ГПЗ
141

ОПЕРАЦИИ АНГЛИЙСКОГО ФЛОТА В МИРОВУЮ ВОЙНУ

ТОМ V

ЛЕНИНГРАД
1934

С. С. С. Р. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЛМ
Н96 Ньюболт, Генри.
Г113 141

ОПЕРАЦИИ АНГЛИЙСКОГО ФЛОТА

В МИРОВУЮ ВОЙНУ

Том V

Henry Newbolt. History of the Great War. Naval Operations.
London. 1931

БИБЛИОТЕКА ИНСТИТУТА КРАСНОЙ ПРОФЕССУРЫ 143704

Перевод М. Л. БЕРТЕНСОНА

С предисловием И. М. ЛУДРИ

ОТДЕЛ ИЗДАТЕЛЬСТВА
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
ЛЕНИНГРАД 1934 МОСКВА

ИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
РАЩЕНА НЕ ПОЗЖ
есь срока.

3.13.
4782

Отв. редактор *И. М. Лудри.*

Технич. редактор *Н. А. Кнохе.* Корректор *О. П. Холостова.*

Сдано в набор 28/III 1933 г., подписано к печати 1/VII 1934 г.
Формат бумаги 62×94. 30 печ. л. 50.000 печ. зн. в листе.
Леноблгорлит № 19076. Тираж 3000 экз. Заказ № 909.

Картотип. Гидр. упр. Упр. В.-М. С. РККА. Ленинград, зд. Гл. Адмиралтейства.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Мировая война внесла в характер и методы ведения войны на море весьма значительные изменения и в ряде областей, в результате развития техники, создала буквально перевороты. Ценность перевода и издания и у нас «Операций английского флота в мировую войну» заключается в первую очередь в том, что здесь можно проследить с начала войны до ее конца последовательный ход развития операций английского флота в самых различных условиях. Несмотря на всю консервативность английского Адмиралтейства, которое предполагало вести войну по старым «испытанным» трафаретам, мы видим по пятитомнику «Операций», как техника вынуждает операторов Адмиралтейства и тактиков Гранд-Флита менять свои взгляды и вносить одну поправку за другой в стратегию, оперативное искусство и тактику.

Наращивание этих поправок привело к тому, что из официальной английской оперативной доктрины с ее сердцевиной — теорией «владения морем» и линейной тактикой—остались рожки да ножки. Мы рекомендуем читателю совершить экскурс в I том и только после этого заняться последним, V томом; создается впечатление, будто мы имеем дело с двумя различными эпохами.

Особая ценность и интерес последнего, V тома, освещающего 1917-1918 гг., заключается в том, что здесь отражен англичанами опыт предыдущих лет войны; все негодное и неприемлемое в условиях мировой войны постепенно отбрасывалось и отсеивалось, все пригодное закреплялось и усовершенствовалось. В V томе «Операций» нашли отражение все те новые средства и методы борьбы, которые должны были спасти Англию от краха; в V томе дана история морской войны «в самом свежем виде».

1917 и 1918 г.г. не блещут сражениями лин. флотов, нет здесь также громких крейсерских набеговых операций. Стержневым вопросом для англичан остается борьба с подлодками, при чем из многих применявшихся методов борьбы с лодками на первое место выступает **система конвоев**. Конвоями занимаются флот, Адмиралтейство, правительство, парламент. За конвой англичане уцепились как утопающий за соломинку.

Правильно ли, однако, наше сравнение Англии с утопающим, когда ее Гранд-Флит и крейсера господствовали и владели морями и мировыми путями?

В своем предисловии к IV тому «Операций английского флота в мировую войну» мы приводили ряд доводов и фактов, утверждающих, что никакого «господства» и «владения» английского флота в мировую войну не было. Но так как некоторые товарищи, пренебрегая фактами мировой войны, продолжают утверждать, что довоенная буржуазная оперативная теория «господства» и «владения» морями не только не дискредитирована и не разбита мировой войной, но даже, наоборот, нашла свое под-

тверждение (см. *Л. Иванов* и *П. Смирнов*, «Англо-Американское морское соперничество», часть II, гл. I), мы считаем себя вынужденными еще раз вернуться к вопросу о господстве английского флота в мировую войну на море.

В главе «Сущность войны на море» один из авторов упомянутой книги тов. Смирнов пытается «марксистски» доказать, что мировая война, строго говоря, ничего нового в морскую войну не внесла, такие средства, как подводные лодки и авиация не изменили лица морской войны, и попрежнему артиллерия осталась и остается основным оружием на море. Отсюда тов. Смирнов приходит к выводу, что «господство» и «владение» морем остались и остаются в полной своей неприкосновенности; этот последний вывод он подкрепляет «авторитетом» Корбетта — этим последним теоретиком и певцом владения и господства английского флота на морях и мировых путях. Тов. Смирнов является горячим сторонником и последователем довоенного теоретика Корбетта; с послевоенным историком Корбеттом, из-под пера которого вышли первые три тома «Операций английского флота в мировую войну», тов. Смирнов не желает иметь дела. Он не замечает, что историк Корбетт принужден был в результате богатого опыта мировой войны пересмотреть свою довоенную доктрину господства английского флота. Начатую Корбеттом ревизию довершает на страницах IV и особенно V томов настоящего труда его преемник Ньюболт.

Последний, V том «Операций» можно было бы справедливо назвать историей отрицания господства английского флота на морях и мировых путях. Заслуга автора труда Ньюболта в том, что он не смазывает этого, а, наоборот, для большей убедительности публикует ряд чрезвычайно интересных официальных документов. Одним из таких документов является меморандум первого морского лорда Джеллико, поданный 27/IV 1917 г. первому лорду Адмиралтейства. Нам представляется, что прав Ньюболт, когда пишет, что «меморандум представляет собой документ величайшей исторической важности... и что среди имеющихся в нашем (Ньюболта) распоряжении докладов нет другого, равного ему по значению; он составлен лицом, обладавшим исключительными познаниями» «и в сознании величайшей ответственности перед страной в момент такой страшной опасности (разрядка наша — *И. Л.*), которая еще никогда ни в одну войну не угрожала Англии» (стр. 39).

Излагая в начале документа исключительную серьезность положения страны (что дает нам право сравнения Англии с утопающим) в результате беспощадной подводной войны со стороны Германии и слабый эффект противолодочной борьбы, Джеллико приходит к выводу, что причиной всего этого является то, что «в настоящее время (1917 г.—*И. Л.*) мы ведем войну так, как будто абсолютное господство на море в наших руках. Фактически же мы не только не обладаем абсолютным

господством, но даже и ничем похожим на такое господство (разрядка наша—*И. Л.*).

Правда, поскольку дело касается надводных судов, мы являемся хозяевами положения, но надо понять и понять немедленно, что это обстоятельство потеряет всякое значение, если неприятельские подводные лодки парализуют наши коммуникации.

История время от времени показывает, какие получаются фатальные результаты, когда стратегия базируется на коммуникации. В этих случаях катастрофа неизбежна. А наша теперешняя политика (читай: борьба за господство на море — *И. Л.*) ведет к катастрофе (разрядка автора). Бесполезно и в высшей степени опасно игнорировать этот факт».

Конечно, бесполезно. Мы в данном вопросе целиком на стороне Джеллико и против тех, кто пытается доказать обратное.

«Поэтому мой долг,—продолжает Джеллико,—указать правительству на необходимость вести военную политику в сознании того, что мы не обладаем не только неоспоримым господством на море, но даже частичным (разрядка наша—*И. Л.*). Если с этим не захотят считаться, я твердо убежден, что война будет проиграна» (стр. 40).

Из этих цитат видно, что англичане не только признали неоспоримый факт потери господства на море, они отказались за бесцельностью от борьбы за господство на море и правильно обратили свой флот на непосредственную борьбу с подводными лодками и в частности на обеспечение конвоев. Ллойд-Джордж, Джеллико и Битти оказались на практике больше диалектиками, чем некоторые наши советские «теоретики». В самом деле, раз оказалось дискредитированным господство на море, раз это «господство» не обеспечивало решения задач войны, а, наоборот, угрожало поражением,—логично англичане должны были от него за «ненадобностью» отказаться и искать других методов борьбы.

Может быть мировая война была исключением, и господство английского флота на море расцветет во всей своей красе в будущей морской войне, допустим Англии с США или Англии во главе одной коалиции в борьбе с другой коалицией.

Самый грубый анализ результатов мировой войны и послевоенного развития флотов капиталистических держав приводит нас к выводу, что английское Адмиралтейство не собирается и не будет воевать по рецептам Корбетта и тов. Смирнова.

Отказ от борьбы за господство на море привел Англию к решительной перестройке своей политики, стратегии, оперативного искусства, тактики, организации и даже программы судостроения. Совершенно очевидно, что организация конвоев и их обеспечение, заграждение Гельголандской бухты, великое Северное заграждение и т. д. не имеют ничего общего с доктриной господства на море.

Ньюболт пишет, что Адмиралтейство на совещании 2/I 1918 г. при освещении общего положения на Северном море

ярко подчеркнуло «все разительные перемены нашей стратегии на море, происшедшие за один год неограниченной подводной войны». Достопочтенное совещание с сожалением констатирует, что «успехи Великобритании на море достались очень не дешево — ценою распыления (dispersion) главных сил нашего флота... Кампания против германских подлодок в Северном море теперь сводилась к заградительным операциям, особым операциям, выполняемым легкими силами, и к конвоированию судов, занятых торговлей с Голландией и Скандинавией. Все эти операции производились теперь регулярно и участвовали в них соединения перволинейных британских морских вооруженных сил. Для прикрытия заградительных операций сплошь и рядом высылались эскадры лин. кораблей и крейсеров, в свою очередь охраняемых значительным количеством миноносцев» (стр. 233).

На этом совещании Адмиралтейства командующий Гранд-Флитом адмирал Битти сделал весьма знаменательное заявление, «что при создавшейся обстановке не желательно добиваться эскадренного боя, даже если к тому и представляется удобный случай».

Нельзя сказать, что такое «историческое» решение родилось у Битти в начале 1918 г.; еще его предшественник адмирал Джеллико в начале войны изложил Адмиралтейству свою «осторожную политику», которая свелась к тому, что Гранд-Флит не должен искать решительного боя, — что нашло подтверждение в Ютландском бою. Новая обстановка заставила Битти ставить проблему отказа от эскадренного боя только более четко.

Помимо политических соображений и стратегической обстановки, созданной беспощадной подводной войной со стороны Германии, «новая стратегия» отказа от эскадренного боя была вызвана рядом тактических и даже технических элементов.

Эскадра германских линейных крейсеров была фактически сильнее английской, несмотря на то, что англичане против 6-ти германских имели 9; по утверждению Ньюболта, из них только три — *Lion*, *Princess Royal* и *Tiger* могли вести эскадренный бой, остальные имели слишком слабое бронирование, недостаточную артиллерию и ход. Одной из уважительных причин отказа от эскадренного боя автор считает неудовлетворительные качества английских снарядов. Спроектированные после Ютландского боя новые снаряды еще не поступили на снабжение флота. Кроме того, Гранд-Флит не имел в своем составе достаточного количества миноносцев, так как громадное количество их было отвлечено на борьбу с подводными лодками.

По существу стратегия Битти не являлась, конечно, новой. Мы имеем здесь дело с хорошо известной и старой стратегией Англии «fleet in being», только в более неприкрытом виде.

Все внимание, все силы и средства не только флота, но страны были теперь обращены на борьбу с подлодками, ибо грозные цифры потери тоннажа показывали, что, если в этом направлении не будет достигнут перелом, — поражение Англии

неминуемо. Те методы борьбы, которые применялись до 1917 г. (патрули, суда-ловушки, гидрофонные флотилии, сети, рекомендованные курсы пароходам, вооружение торговых судов и т. д.), не дали хоть сколько-нибудь чувствительного успеха англичанам, несмотря даже на подоспевшую помощь США, поэтому Адмиралтейство и правительство бросились в поиски новых путей и способов борьбы. При сохранении и усовершенствовании ранее применявшихся методов борьбы основными для 1917 и 1918 г.г. были признаны конвои и минные заграждения. Основной задачей флота стало — обеспечение этих операций.

Заградительные операции начались с попытки закупорки герм. лодок в своих базах. Как известно, для этой цели англичане выставили в Гельголандской бухте грандиозные минные заграждения, что стоило им громадных усилий и средств. В противовес этому немцы создали для обеспечения фарватеров громадные тральные флотилии, которые под прикрытием миноносцев, крейсеров и даже лин. кораблей работали дни и ночи; эта «работа» флота, не менее напряженная, чем заградительные операции англичан, была сопряжена с громадными трудностями и значительными потерями, но это не могло останавливать немцев — они шли на неизбежные жертвы, раз это было необходимо для обеспечения выходов и возвращения подлодок в базу.

Таким образом, операции в 1917-1918 г.г. со стороны англичан свелись в основном к непрерывным заградительным операциям вспомогательными судами при поддержке их миноносцами, крейсерами и сплошь и рядом линкорами; со стороны немцев — к тральным операциям вспомогательными судами при поддержке их миноносцами, крейсерами и довольно часто линейными кораблями. Привлекались в эти операции также подводные лодки и в последнее время в довольно значительном объеме авиация.

Неоднократно эти операции привели к столкновениям, к уничтожению тральщиков и других кораблей, но это не имело и не могло иметь решающего значения. В результате таких действий сторон вырос и приобрел права гражданства новый вид операции — о б е с п е ч е н и е в ы х о д о в и в о з в р а щ е н и я п о д л о д о к в б а з у, правильнее борьба за их обеспечение. В настоящем труде (V том) приведены образцы этих операций и не трудно убедиться, что они, по своему характеру, объему и напряженности, очень сложны и трудны и требуют тщательной подготовки и умелого выполнения. Немцы с этой задачей справились успешно, и п о п ы т к а о с у щ е с т в л е н и я а н г л и ч а н а м и у з к о й б л о к а д ы н о в ы м и с р е д с т в а м и и м е т о д а м и не удалась.

Англичане в начале войны отказались от узкой блокады Гельголандской бухты, имея в виду флот открытого моря Германии; в 1917 и 1918 г.г. они должны были убедиться, что узкая блокада подводного флота для них тоже непосильна. Как в начале войны они должны были перейти к широкой блокаде

надводного флота, сосредоточив свой флот в Скапа-Флоу, так и теперь им пришлось перейти к широкой блокаде подводного флота путем великого Северного заграждения.

Если широкая блокада в начале войны оказалась в основном действительной как мера прекращения морской торговли, то этого нельзя сказать в отношении великого Северного заграждения, в качестве нового средства широкой блокады, для прекращения операций немецких подводных лодок.

По немецким данным, на этом заграждении погибло всего 2—4 подлодки. Такой слабый эффект Северного заграждения нужно объяснить целым рядом обстоятельств и, разумеется, не только плохим качеством английских (и американских) мин, как это иногда делают в нашей литературе. С самого начала возникновения идеи этого заграждения ряд лиц, если и не возражал против его осуществления, то, во всяком случае, относился к нему скептически. К числу этих скептиков, которые не верили в эффективность этого заграждения, надо отнести также главнокомандующего Гранд-Флитом адмирала Битти. Уже после того, как заграждение было выставлено и «испробовано», Битти в своем донесении Адмиралтейству от 15/VII 1918 г. писал, «что мины двух последних американских заграждений, поставленных на 80-футовой глубине, могут в лучшем случае «встряхнуть» проходящую над ними по поверхности подводную лодку, но не больше». Далее он указывал, что его согласие на постановку столь грандиозного заграждения в районе маневрирования Гранд-Флита последовало лишь потому, что его убедили в невозможности для неприятельских лодок проникнуть через подобное препятствие. Адмирал Битти был крайне разочарован, что свобода маневрирования Гранд-Флита оказалась стесненной ради столь сомнительной выгоды» (стр. 369).

При обсуждении вопроса заграждения норвежских территориальных вод (англичане подозревали, что немецкие лодки обходят Северное заграждение) Битти сделал весьма любопытное заявление против этого заграждения — видите ли, «офицеры и команды Гранд-Флита сочтут для себя позором появиться в подавляющих силах в водах небольшого слабого государства и употребить против него грубую силу» (стр. 375). На такие рыцарские подвиги, как защита слабых государств (Бельгия, Норвегия) способна только Англия... Бедный Битти, повидимому, не знал, как его коллеги в Средиземном море «защищали» слабую Грецию. Бесцеремонно свергли они короля, убрали негодное для себя правительство и заставили Грецию под дулами пушек вступить в войну (см. IV том).

Грандиозные минные заграждения — Гельголандское и Северное при поддержке их всей мощью английского флота не только не могли парализовать операций немецких подводных лодок, но не оказали даже на их операции хоть сколько-нибудь серьезного влияния. Отсюда мы приходим к важному

выводу, что подводная лодка является кораблем, если и не блокируемым, то безусловно трудно блокируемым, но эти свойства она приобретает при условии, если ее выходы и возвращения в базу обеспечиваются другими средствами (надводные корабли, авиация, береговая оборона).

Как уже было сказано, центральным местом настоящего труда (V тома) является освещение вопросов возникновения и развития конвоев как метода борьбы с подводными лодками.

На страницах настоящего труда Ньюболт приводит чрезвычайно убедительные доказательства слабой эффективности применявшихся до сего времени (1917 г.) методов противолодочной борьбы. Признавая эти методы сомнительными и не обеспечивающими сохранения тоннажа, Адмиралтейство и военный кабинет (правительство) в поисках более надежных методов борьбы приходят к необходимости организации конвоев.

Чрезвычайно любопытно, что эта «спасительная мера», как оценивают сами англичане, была введена не по инициативе Адмиралтейства и морских авторитетов, мало того, при пассивности и даже некотором сопротивлении Адмиралтейства и генерального штаба, которые приводили «расчеты» и «доказательства» против конвоев. Ньюболт ссылается на официальный документ генерального штаба, относящийся к январю 1917 г., где прямо сказано, что «торговые суда, если только есть возможность, всегда должны следовать одиночным порядком под той охраной, которая будет признана необходимой. Система отправки нескольких пароходов в составе одного конвоя не рекомендуется в районах, где возможно присутствие подводного противника» (стр. 23). Адмирал Дефф, назначенный к этому времени начальником Отдела противолодочной борьбы, считал, «что потери в скорости, невозможность зигзагировать, а следовательно, большая уязвимость и неизбежное отставание пароходов ночью говорят против организации системы конвоев» (стр. 23). Начальник генерального штаба Оливер представил первому морскому лорду Джеллико даже целый «каталог трудностей» при организации конвоев.

Первые месяцы 1917 г. являются периодом горячих споров и внутренней дискуссии об организации конвоев. Военный кабинет принужден был «командировать» даже самого Ллойд-Джорджа в Уайтхолл (Адмиралтейство) для того, чтобы разобраться в делах Адмиралтейства и понудить скорее перейти к системе конвоев. Официально решение о ведении конвоев было, наконец, принято в конце апреля однако, и при реализации этого решения Адмиралтейство не проявило особого энтузиазма—начали с опытов и полумер. Во всей полноте система конвоев была развернута только в 1918 г. после того, когда цифры убедили скептиков Адмиралтейства и генерального штаба, что спасение Англии кроется именно в конвоях.

Ньюболт подробно останавливается на всех этапах развития конвоев, иллюстрируя цифровыми данными количество отправляемых и прибывающих в Англию конвоев, количество и порядок пароходов в конвое, количество конвоирующих кораблей в различные этапы и в различных условиях. Сопоставляя эти цифры с количеством утопленных пароходов в системе конвоя и отношение этого количества к общему тоннажу потерь, автор приходит в конечном итоге к выводу, что Англия была спасена, главным образом благодаря введению системы конвоев.

«По всем внешним признакам, — пишет он, — казалось, что военные действия на море попрежнему сводятся к повторным нерешительным наступательным и оборонительным операциям, однако, именно в течение этих монотонных серых дней и состоялась решительная победа на море. Трудно установить дату морской победы союзников. О ней не упоминается в донесениях командования, она не записана в вахтенных журналах судов, принимавших участие в бою. Об этой победе свидетельствуют лишь несколько колонн статистических цифр в отчетах, хранящихся в учреждении, помещающемся в центре Лондона. Но историческое значение этих цифр равноценно донесению Коллингвуда после Трафальгара или приказу ген. Жоффра по французской действующей армии после сражения на Марне».

Понятно, не одним введением системы конвоев Англия и ее союзники одержали победу над Германией, даже «морская победа» была одержана не конвоями, а рядом обстоятельств. Между прочим и Ньюболт в своем труде не делает выводов, что подводная лодка была побеждена, он утверждает обратное. Он весьма осторожно отмечает, что конвои при сочетании с другими средствами и методами борьбы только снизили потерю тоннажа в 1918 г., а восстановление общего баланса тоннажа он объясняет не столько парализованием операций немецких лодок, сколько значительным уменьшением сроков ремонта поврежденных пароходов и постройки новых.

В V томе, как и в предыдущих, автор описывает не узко морские операции. Он по мере сил увязывает эти операции с общей стратегией и политикой Англии и ее союзников; даже больше, он пытается дать анализ внешней и внутренней политики Германии и ее союзников. В отличие от большинства буржуазных историков, Ньюболт сумел даже «увязать» с историей мировой войны такой вопрос, как революционное движение в Германии и в частности во флоте. По материалам Ньюболта выходит, что англичане при выполнении заградительных операций в Гельголандской бухте учитывали политико-моральный элемент—революционное движение в германском флоте.

Автор охотно говорит о революционном движении в герм. флоте, о разложении австро-венгерской и турецкой армий, даже о падении национального духа Франции, но забыл одну страну... Англию. О внутренних делах Англии историк умалчивает.

Отдельная глава (IX) труда посвящена английской интервенции на Севере. Одним фактом помещения этой главы «Операций английского флота в мировую войну» автор пытается показать, что интервенция на Севере является не чем иным, как общим звеном мировой войны. Автор выступает с шаблонной формулировкой о целях интервенции — оказать помощь России для организации защиты против немцев. Вздорность этого утверждения давно разоблачена, поэтому мы не считаем нужным останавливаться на этом вопросе, тем более, что сам автор не сумел свести концы с концами и дал вместо IX главы операций английского флота главу о борьбе с русской революцией. С начала и до конца указанная глава тенденциозна и фальшива не только с идеологической стороны (иного от автора мы и не ожидали), но также и с исторической. Мы нашли возможным оставить эту главу только ради сохранения цельности труда. Об английской интервенции на Севере читатель может найти ряд наших советских трудов [1]).

Последние главы освещают ход перемирия и прекращение войны. Прав автор, когда пишет в конце труда о разоружении и «интернировании» немецкого флота, что «подобная сдача не имеет примеров в истории и будет долго жить в памяти народов». Но автор обходит другую трагедию, трагедию победительницы — Англии, которой еще при переговорах Вильсон предъявил в качестве одного из условий перемирия с в о б о д у м о р е й. Эта «свобода морей» не получила при переговорах формального решения, но последующими событиями, начиная с Вашингтонской конференции, США шаг за шагом наступают на «английское господство» на море (океанах).

Последний, V том «Операций английского флота в мировую войну» справедливо может быть назван первым томом англо-американской борьбы. США спасли Англию в мировую войну—об этом скромно в своем труде должен признаться и Ньюболт, но стоила Англии эта помощь не мало—потери господства на море (мировых путях).

И. Лудри.

---

[1]) „Борьба за Советы на Севере (1918—1919 г.)" и „Октябрьская Революция и интервенция на Севере". Сборники Испартодела Архангельского Губкома ВКБ(б). Архангельск. 1926—1927 г.

К е д р о в М. С. За Советский Север. Л. 1927 г.

К у з ь м и н. Борьба за Север.

„Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах". Том II, ч. 2. Север. Л. 1925 г.

Предисловие т. Л е м а н а к книге В. М а р у ш е в с к о г о. „Белые в Архангельске". М. 1930 г.

Статьи в журналах „Пролетарская Революция", „Морской Сборник", „Красный флот" и др.

ОТ ЛОРДОВ АДМИРАЛТЕЙСТВА.

Адмиралтейство представило в распоряжение автора официальные документы, но оно ни в какой мере не ответственно ни за результат его работы, ни за точность изложения.

ПРЕДИСЛОВИЕ К АНГЛИЙСКОМУ ИЗДАНИЮ.

Настоящим томом заканчивается описание морских операций мировой войны, предпринятое по распоряжению Комитета Имперской Обороны. Оканчивая работу, историк считает своим первейшим долгом принести безграничную благодарность всему штату своих ближайших помощников и сотрудникам Исторической Секции Комитета Имперской Обороны, в течение последних семи лет оказывавших ему столь ценную помощь.

Но, чтобы слова благодарности не прозвучали неопределенной банальной фразой, требуются некоторые пояснения. Читатель должен знать характер стоявшей перед автором задачи и оценить исключительную слаженность работы сотрудников, ту слаженность, без которой выполнить задачу было бы совершенно немыслимо.

Согласно полученных директив, «История войны» должна была базироваться на «официальных документах». На этих документах мы и считаем необходимым остановить внимание читателей.

Все события, имевшие место на море в течение войны, изложены в телеграммах, ежедневно поступавших в Адмиралтейство и ежедневно отправляемых оттуда на различные театры операций.

Тщательное ознакомление с этими телеграммами является необходимым первоначальным шагом всякого исторического исследования. Количество же телеграмм представляет собою весьма грозную величину: к началу 1917 года по вопросам, связанным с событиями в Отечественных водах, Адмиралтейство в течение каждых трех дней получало и отправляло тысячу телеграмм. Иначе говоря, для ознакомления с событиями, происходившими в течение одного года на одном лишь театре, историку и его сотрудникам надо было просмотреть 120 000 телеграмм, сделав из них тщательные выборки. Эти телеграммы являются костяком истории всей кампании, поэтому чрезвычайно важно не пропустить ни одной из них и так или иначе не ошибиться при их разборе.

Второй источник, откуда черпаются необходимые сведения, это входящая и исходящая переписка Адмиралтейства с флотом и различными государственными учреждениями. Первая состоит главным образом из донесений и сообщений командующих флотами, эскадрами, начальников отрядов и береговых учреждений. Подобного рода переписка носит резолюции лиц, которым она адресована, при чем всегда может оказаться, что то или иное донесение послужило в свое время основанием или отправной точкой зрения для какого-нибудь меморандума по вопросам морской политики, составленного кем-либо из высших чинов Адмиралтейства. Каждый из этих документов должен подвергнуться тщательному просмотру и сверке с телеграммами тех же дат. Некоторые из них оказались несущественными, но значительная часть представляла материал чрезвычайной важности. Например, те, в которых отражены взгляды или отмечены решения высшего морского командования.

Третий источник — архив Комитета Имперской Обороны. В нем имеются журналы заседаний Военного Совета и Военного Кабинета, а также докладные записки, меморандумы и всякого рода бумаги, поступавшие из различных государственных учреждений. Излишне останавливаться подробно на том, как важен подобный архив. Хранящаяся в нем переписка говорит о наиважнейших решениях правительства по вопросам высшего руководства войной.

Четвертый источник составляют протоколы заседаний конференций и совещаний министров Антанты и заседаний Верховного Военного Совета и Морского Совета союзников.

Переходя к изучению материалов не справочного, а оперативного характера, приходится иметь дело с документами иного рода. Каждая операция на море оставляет после себя документы, носящие три последовательные даты: 1. Оперативный приказ или директива, полученная отдельным кораблем или соединением перед операцией. 2. Запись событий операции в вахтенном журнале; по этим записям историк должен тщательно проследить все полученные и отданные приказания. 3. Донесения и рапорты, составленные командирами кораблей и командующими эскадрами и отрядами после операции. Последние, будучи представлены по команде, попадают затем в Адмиралтейство и составляют ту переписку, о которой уже упоминалось выше.

Кроме всех перечисленных материалов имеются еще оперативные приказы по всему флоту и по многочисленным отдельным эскадрам и отрядам в отдельности, составляющие как бы справочник, в котором можно найти объяснение тем тактическим принципам, которых придерживалось английское высшее морское командование во время войны.

В заключение надо упомянуть еще об одной серии материалов — об архивах портов и различных береговых станций. Эти

материалы ни количеством, ни объемом почти не уступают архиву Адмиралтейства.

Так, например, серия документов, известная под названием «серия Гранд-Флита», состоит из 105 000 страниц материала, напечатанного на машинке и типографским способом. Копии некоторых из них встречаются среди бумаг Адмиралтейства, но это обстоятельство не облегчает работы историка, так как только подробное ознакомление со всеми без исключения материалами портов и береговых станций может дать полное представление о повседневном ходе операций в районе той или иной береговой базы или порта.

Итак, проблема, стоящая перед современным историком, начинает вырисовываться во всей полноте. Историк наших дней должен ознакомиться с несравненно более объемистым материалом, чем кто-либо из историков прошлого.

В подтверждение сказанного достаточно сравнить источники, послужившие материалом для сочинения Гиббона «Падение и гибель Римской империи» [1]), с материалами, на основании которых была составлена только часть настоящей истории. Как Гиббону, так и сэру Юлиану Корбетту понадобилось шесть лет работы, чтобы выпустить первые два тома своих трудов. Но Гиббону пришлось прочесть труды четырнадцати классиков, занимавшие 10 500 печ. страниц, а Корбетту для описания одной только Дарданелльской операции, занимающей лишь треть первых двух томов, понадобилось ознакомиться с двадцатью тремя томами документов (in folio) в 19 600 страниц, написанных на машинке. В то время, как первый мог, не торопясь, спокойно читать вполне законченные работы своих предшественников, второму — современному историку — требовалось анализировать, сравнивать и «переваривать» сырой материал, в пять раз более объемистый.

Уже в самом начале войны стало очевидным, что, хотя «История» должна составить плод творчества одного ума, она не может быть «литературной работой одного человека», так как для подобной работы человеческой жизни хватить не может.

В возведении «постройки» должен принимать участие ряд опытных и знающих строителей, но работа их должна производиться на основе единого научного метода. Чтобы понять этот метод, требуются пояснения: прежде всего нужно собрать и рассортировать первоисточники. Правда, исходящие и входящие телеграммы Адмиралтейства были собраны по регистраторам различных отделов, но не так, как требуется для исторической работы. Их пришлось перегруппировать в географическом порядке и подбирать — хотя и не очень точно — по различным

[1]) Гиббон, знаменитый английский историк, в 1776 г. выпустил первый том своего труда «Падение и гибель Римской империи». Весь труд потребовал 12 лет работы. *Ред.*

морским театрам. По окончании разборки, опытные помощники должны проверить работу, театр за театром, и сделать выдержки из наиболее важных телеграмм. Это дает временный контур картины фактов, требующих обработки. Обработка же производится главным образом при посредстве сделанных ранее выдержек. Соответствующие этим выдержкам документы отыскиваются в делах Адмиралтейства и доставляются в Историческую секцию, где и располагаются в географическом порядке, отвечающем порядку произведенной разборки телеграмм. После этого производится сравнение соответствующих телеграмм с перепиской и заполнение обнаруженных брешей. Последняя работа требует особых навыков и большой энергии, так как недостающие документы могли по каким-либо причинам не попасть в архив, а остаться в одном из отделов Адмиралтейства или же не быть занесенными в опись. Когда набросанный контур предварительной работы несколько исправлен, а недостающие материалы отысканы, сотрудники могут приступить к составлению чернового описания событий, руководствуясь как указаниями историка, так и намеченными им подразделениями данного тома. Работу историка правильнее всего сравнить с работой архитектора, но работа последнего несколько проще, так как она не связана с двумя затруднениями, неизбежными для историка. Во-первых, историк не может не нарушить эскиза, непременно потребуются изменения и дополнения, а, во-вторых, ему придется подвергать исследованию такие вопросы, которые не укладываются в рамки простой хронологии: это вопросы политики, стратегии и тактики. Им, конечно, должно быть отведено соответствующее место, но отнюдь не в ущерб стройности описания событий. Когда же война развертывается в несколько одновременных, но далеких друг от друга кампаний, перед историком встают буквально непреодолимые препятствия.

Но на этом затруднения не кончаются. За последнее время утвердилось мнение, в особенности в военных кругах, что писать историю следует в течение периода времени, ближайшего к описываемым и критикуемым событиям.

Однако, преимущества показаний живых свидетелей, казалось бы, совершенно очевидные, имеют свою обратную сторону.

В полемике по поводу Трафальгара, возникшей впервые сорок лет спустя после боя, а затем в столетнюю его годовщину часто высказывалось сожаление, что в свое время не было сделано попыток выяснить вопрос, пока имелась возможность выслушать и обсудить показания участников сражения. Эти сожаления неосновательны: имевшийся материал был достаточен и, будучи тщательно изучен, оказался вполне убедительным, во всяком случае более убедительным, чем, вероятно, были бы разноречивые показания ряда живых свидетелей. Каждый участник какой-либо операции имеет свою особую точку зрения, а с этим не считались.

Свидетельства очевидцев, в особенности очевидцев крупного боевого столкновения, непременно будут противоречить друг другу. Свидетельства же, касающиеся не одного столкновения, а целой войны, притом тянувшейся несколько лет, и подавно. С течением времени сохранившиеся в памяти участников кампании картины меняются. Через пять, десять лет память может и не потерять своей свежести, однако, картина не останется прежней; она непременно изменится, каждый прожитый год незаметно накладывает на нее новые штрихи. Иногда эти штрихи оживляют краски и заставляют память работать более интенсивно, но это бывает только тогда, когда оставшиеся в памяти события сверяются с соответствующими материалами. В последнем случае показания участников весьма и весьма полезны делу, но не проверенные воспоминания принесут исторической работе вред.

Конечно, долг историка учесть все факторы стоящей перед ним проблемы, а следовательно, и такой изменчивый фактор, как память участников.

Грандиозные размеры современного театра войны и сложность военных операций чрезвычайно затрудняют работу по выяснению деталей военной политики и осложняют ее критическую оценку. Можно смело сказать, не боясь впасть в преувеличение, что, когда морские силы воюющего насчитывают свыше трех тысяч кораблей и когда операции на море ведутся одновременно на пяти и даже более театрах, к тому же, методами, совершенно новыми, не имевшими примеров в прошлом, задача, стоящая перед тем, на кого возложены обязанности быть высшим советником кабинета по морским делам, притом в столь длительной войне, становится непосильной для одного человека.

Для Англии и ее союзников было величайшим счастьем, что в минуту опасности эти обязанности оказались возложенными на выдающегося офицера. Это был начальник, за которым его подчиненные всегда и всюду были готовы следовать беспрекословно, который с редкой предусмотрительностью и бесконечным терпением подготовлял флот к боевым столкновениям и который умело и решительно руководил Ютландским боем. Но даже и для самого преданного слуги отечества есть предел, за которым человеческий организм отказывается служить, предел не только физическим силам, но и моральным. Моральное напряжение может разрушить наиболее совершенный человеческий механизм.

Историк не должен забывать тех новых условий войны, к которым нас привело последнее столкновение, когда отдельные, хотя бы и очень крупные фигуры отошли на задний план. Никакой военный министр или первый лорд Адмиралтейства прошлого не мог бы «управиться со штормом последней войны». Столкновение приняло титанические размеры. Оно не явилось борьбой отдельных крупных военачальников, а как

бы борьбой целых наций и их национальных политических систем. Конечно, это обстоятельство не умаляет благодарности и восхищения, с которыми Англия вспоминает услуги, оказанные ей высшими военными начальниками в тяжелые дни испытания. Работа их была самоотверженна, умела и успешна. Но, если самоотверженность и умение зависели всецело от самих начальников, то успех не только от них. Частично успех обеспечивала нация, иначе говоря, наша конституция и та вековая политическая система Англии, которая дала возможность парламентскому правительству в военной и дипломатической борьбе с правительствами автократическими выйти победителем.

При сравнение этих двух систем вырисовываются наиболее интересные и поучительные уроки войны. Их легко видеть, прочитав непосредственно одну за другой две главы настоящей истории — сначала главу седьмую IV тома, посвященную дискуссии, происходившей в рядах наших противников, по вопросам подводных операций, которая и привела к объявлению неограниченной подводной войны, а затем главу первую V тома, трактующую вопрос о тех сомнениях и затруднениях, которые оттягивали широкое применение Адмиралтейством системы конвоев. Это сравнение показывает беспочвенность опасений о преимуществах в военное время правительств военно-автократических перед правительствами парламентского большинства. Мы видим, что, когда гражданский элемент конституционного правительства подавлен военными элементами и когда ему не остается другого выхода, кроме обращения к монарху, который и является верховным вершителем всех военно-сухопутных и военно-морских дел, то ожидать широты взглядов при дискуссиях и обсуждениях того или иного вопроса не приходится. При подобной обстановке вряд ли можно рассчитывать на особо разумные решения. Те лица, профессия которых заключается в применении грубой силы, будут всегда настаивать на силе, как на лекарстве, действующем без отказа, и, конечно, получат поддержку главы государства. А последний не обязательно должен быть государственным человеком или военачальником.

Парламентское правительство лучше снабжено «оружием мысли» и будет иметь больше шансов вести политику, отвечающую общему благополучию нации, а не преследующую цель одних только узковоенных успехов.

Преимущества парламентской системы особенно сказались в тяжелые для Англии дни. Правительство «гражданское» использовало свои силы в таком направлении, в котором они никогда еще не использовались. Это правительство сумело вызвать к жизни все средства государства, над которыми только оно и могло иметь контроль. Оно влияло не только на вопросы военной политики и стратегии, но даже на выбор средств борьбы на море.

Как мы уже упоминали, работа современного историка очень осложнилась, при чем она часто затягивалась необходимостью устраивать совещания и вести длительную переписку. Но она представила громадный интерес и велась в надежде, что даст полезные результаты. Если эти результаты будут, то, конечно, исключительно благодаря описанной выше помощи моих сотрудников. Приношу искреннюю благодарность не только всем моим ближайшим помощникам: капитан-лейтенанту Белл, капитану Текк, мисс Кейт, подполковнику Даниэлю и всем сотрудникам морской секции, а также Е. Фейлю и начальнику исторического отделения учебного отдела Адмиралтейства кап. 1 р. Деуару. Кроме того, я чрезвычайно обязан адмиралу фон-Мантею и прочим чинам германского морского министерства, столь любезно потратившим время для помощи мне, и считаю приятным для себя долгом еще раз выразить им свою глубокую признательность.

Генри Ньюболт.

ГЛАВА I.

Подводная война с апреля по август 1917 г.

1. Начало системы конвоев.

Наступательные операции германских подводных лодок делались все интенсивнее и в апреле 1917 года достигли апогея. До октября Англия несла тяжелые потери, но затем наступил период относительного затишья. А в марте 1918 года поступавший с заводов новый торговый тоннаж стал покрывать потери судоходства. Опасность, видимо, миновала. Вот все, что тогда знала, да и должна была знать нация.

В настоящее же время можно дать отчет о всех затруднениях, которые так мучили наших политических лидеров и высших морских начальников, и показать все то, что привело их к тем решениям, которые заставляли течение повернуть в обратную сторону.

Мы знаем, что в момент кризиса положение воюющих сторон было совершенно различно; Германии требовалось лишь продолжать добиваться ослабления нашей противолодочной борьбы и, усиливая деятельность своих «*U*», всемерно стараться увеличивать наши потери в судоходстве, чтобы заставить Англию к определенному сроку выдохнуться.

У нас же дело обстояло далеко не так просто: конечно, нам во что бы то ни стало нужно было уменьшить потери в тоннаже, это был вопрос жизни и смерти. Но верного способа для их уменьшения не имелось. Все, что пока применялось, вызывало большие сомнения. Надежной системы выслеживания и уничтожения неприятельских подводных судов не существовало. Меры, выбранные в то время Адмиралтейством для сохранения тоннажа, сводились, с одной стороны, к системе установления охраняемых районов судоходства и охраняемых торговых путей, а с другой—к системе конвоирования. Вернее говоря, Адмиралтейство не остановилось окончательно ни на той, ни на другой системе, а применяло обе. Окончательный выбор мер для защиты судоходства представлял собою вопрос первейшей важности и был связан с тяжелой ответственностью, так как от его последствий зависела участь держав Антанты.

Теперь, когда можно тщательно проследить все события минувшей войны, представляется возможным с пользою изучить

те причины, которые так затягивали этот выбор и вызывали столько сомнений. Безусловно, было много людей, даже среди лиц гражданских, знакомых с идеей конвоев по истории прошлых войн [1]), считавших этот метод охраны судоходства совершенно очевидным и беспроигрышным, который по какой-то странной случайности проглядели.

Но все эти люди вряд ли знали, как это знали стоявшие во главе флота, какова разница между организацией, нужной для охраны торговых судов, совершавших два-три похода в год и подвергавшихся нападению лишь с поверхности моря, и организацией, долженствующей защитить от подводного нападения беспрерывный поток мировой торговли. Однако, не одна только эта разница служила причиной задержки в выборе решения. Первый морской лорд и начальник отдела противолодочной борьбы Адмиралтейства имели каждый свои собственные соображения для отсрочки момента принятия столь важного решения.

Одно из главных затруднений, все время беспокоивших Адмиралтейство, составляло напряженное состояние ресурсов флота, необходимых для содержания и снабжения армий, действовавших на многочисленных отдаленных театрах. Напряженное состояние часто доходило до предела при явном недостатке мелких кораблей. Последних, в особенности миноносцев, всегда не хватало.

Поэтому адм. Джеллико не оставляли опасения, что миноносцы для конвойной службы придется собирать с боевых эскадр и отрядов, действующих как у берегов Англии, так и за границей. Требования на новые миноносцы поступали от Джеллико постоянно и высказывались им в весьма энергичных выражениях, так как, по его мнению, число вступающих в строй было совершенно недостаточно.

Адм. Дефф, стоявший в Адмиралтействе во главе отдела противолодочной борьбы, поддерживал взгляд адм. Джеллико. Он считал, что, поскольку число конвоирующих кораблей составит большой процент к числу конвоируемых, система конвоя явится не защитой судоходства, а скорее дополнительной опасностью. Кроме того, Деффа смущал ряд серьезных сомнений другого рода, о которых будет указано ниже. Эти сомнения вместе с ними разделяли еще некоторые высшие начальствующие лица. Что же касается военного кабинета, то положение вопроса чрезвычайно его тревожило. Правда, в вопросах активных операций члены кабинета могли руководствоваться указаниями своих высокоавторитетных морских и сухопутных советников. Но окончательная ответственность за ведение войны в целом лежала полностью на них. К описываемому моменту члены кабинета совместно со своими военными помощниками много раз участвовали в различных совещаниях и конференциях и приобрели

1) Конвои были известны и применялись в 1513 г. О них под названием wafting упоминается в сочинениях Шекспира.

известного рода познания, которые увеличили их опыт, а косвенным образом и ответственность. Поэтому было вполне естественно ожидать, что в минуту тягчайшего кризиса они постараются использовать собственные силы в повторном и всестороннем исследовании вопроса, разрешение которого еще найдено не было и которое с таким нетерпением ожидалось от соответствующих авторитетов. Считаясь с тяжелыми последствиями от непрекращающихся и все увеличивающихся потерь в тоннаже, потерь, имевших столь громадное влияние на ход войны, совершенно неоспоримой являлась обязанность членов кабинета использовать все имеющиеся в их распоряжении средства, чтобы меры, принятые для защиты торговых путей, не только проводились в жизнь с величайшей энергией и настойчивостью, но чтобы установленная система защиты являлась бы наилучшей и чтобы не было упущено какого-либо метода, могущего оказаться более совершенным.

Обстановка, таким образом, стала не только критической, но и приобрела перманентный исторический интерес. От результатов действия системы государственного аппарата зависела будущность нашей конституции, а следовательно, описание работы этого аппарата в моменты небывалой нагрузки явится источником для руководства потомству.

30 октября 1916 г. главнокомандующий Гранд-Флитом адм. Джеллико обратился с письмом к премьер-министру Асквиту, выражая свое беспокойство по поводу той опасности, которая угрожает союзникам от нападения неприятельских лодок на торговые суда, при чем он с удивительным предвидением указывал, что к будущей весне потери в тоннаже увеличатся. В ответ на письмо Асквит просил адм. Джеллико прибыть в Лондон на заседание военного кабинета, назначенного на 2 ноября. Кроме членов кабинета на заседании присутствовали: первый морской лорд адм. Джаксон и начальник морского генерального штаба адм. Оливер. Среди обсуждавшихся вопросов подверглась дискуссии возможность применения системы конвоев. Ллойд-Джордж начал с того, что задал вопрос главнокомандующему, имеет ли он какой-либо план для противодействия неприятельским подводным лодкам, действующим в открытом море. Джеллико отвечал отрицательно, указав, что, кроме вооружения торговых судов, ничего другого не предпринято, при чем последние не могут действовать наступательно, так как обыкновенно не видят лодок. Он предполагал в случае надобности устроить плавучие разведочные центры для руководства движением судоходства; что же касается конвоев, то Джеллико не одобрял подобной меры, считая, что конвои представят собою слишком большую цель.

Выступавший затем Бонар Лоу спросил, нельзя ли установить систему, при которой пароходы посылались бы под защитой военных кораблей. Адм. Оливер указал на то, что подобная

система уже практиковалась в Средиземном море не только нами, но и французами и итальянцами. Посылать под охраной одновременно больше одного судна нельзя. Французы пробовали больше и потеряли два парохода из трех.

Ллойд-Джордж предложил отправлять двенадцать под конвоем трех военных кораблей. Джеллико отвечал, что невозможно заставить коммерческие суда держаться на походе настолько близко друг к другу, чтобы их могли охранять несколько миноносцев. Только военные корабли могут ходить в тесном строю. Присутствовавший на заседании г. Ренсиман добавил, что с точки зрения экономического расходования тоннажа система конвоев не желательна. Пропадают преимущества в ходе, так как скорость движения конвоя регулируется скоростью самого тихого ходока.

При подобных взглядах большинства дальнейшая дискуссия вопроса представлялась излишней. Однако, вполне возможно, что взгляд, высказанный в данном случае адм. Джеллико, был скорее взглядом Адмиралтейства, чем его самого. Джеллико в то время командовал Гранд-Флитом и не изучал вопроса защиты океанских торговых путей. Представители Адмиралтейства стояли к этому вопросу ближе и должны были знать его лучше. Главнокомандующий Гранд-Флитом не являлся ответственным за защиту торговых путей на подходах к берегам Англии и в Канале. Вряд ли можно было ожидать, чтобы он высказался против заключений тех лиц, которые в течение двух лет тщательно изучали донесения о всевозможных столкновениях с германскими лодками в тех водных районах, где подводная кампания против нашей торговли велась особенно интенсивно. Совершенно понятно, что Джеллико в тот момент не считал себя в праве высказываться определенно и решительно по столь сложному вопросу, как защита торговли. В представленной им кабинету и Адмиралтейству докладной записке, поданной за несколько дней до заседания 2 ноября, Джеллико указывал, что он не предполагает делать конкретных предложений относительно методов защиты торговли. Он лишь возбуждает вопрос о создании в Адмиралтействе органа, который бы обсуждал и исследовал с научной точки зрения все поступающие проекты и предложения, касающиеся этой защиты.

3 ноября в Адмиралтействе собралось новое совещание — исключительно из моряков [1]), которое и занялось вопросом сформирования соответствующего отдела и будущей его структуры. Попутно члены совещания подвергли краткому обследованию все методы и средства защиты и обменялись мнениями о возможных в то время технических улучшениях. Относительно возможности или желательности применения системы

[1]) На заседании присутствовали: главнокомандующий Гранд-Флитом, первый, второй, третий и четвертый морские лорды, начальник оперативного отдела, начальник отдела траления, председатель комитета по делам подводного плавания, кап.-лейт. Берней и кап.-лейт. Черчилль.

конвоев не было сказано ни единого слова, что ясно говорит за то, что Адмиралтейство не считало тогда подобное мероприятие приемлемым.

Когда же адм. Джеллико занял пост первого морского лорда, он, конечно, должен был очень и очень считаться с теми взглядами, которые господствовали в Адмиралтействе при вступлении его в должность. Со времени же ноябрьского совещания эти взгляды не поколебались, а утвердились. Мнение генерального штаба видно из следующего официального документа от января 1917 г.: «торговые суда, если только есть возможность, всегда должны следовать одиночным порядком под той охраной, которая будет признана необходимой. Система отправки нескольких пароходов в составе одного конвоя не рекомендуется в районах, где возможно присутствие подводного противника. Совершенно очевидно, что, чем крупнее состав конвоя, тем больше шансов имеет на успех подводная лодка и тем труднее конвоирующим кораблям предотвратить атаку. Вооруженные торговые суда также предпочтительнее не соединять в отряды. Подводная лодка может с дальнего расстояния выпустить торпеду в середину конвоя и иметь все шансы на успех. Вооруженный купец с хорошим ходом вряд ли сможет достаться врагу. Если лодка всплывает, чтобы действовать артиллерией, орудие парохода почти всегда заставит ее погрузиться, преимущество же в скорости дает возможность пароходу уйти».

Автор этого документа сумел достаточно точно выразить коллективное мнение Уайтхолла [1]): большинство высших чинов Адмиралтейства, в особенности те, которым приходилось соприкасаться с проблемой защиты торговли, высказывали то же самое. Начальник отдела торгового мореплавания на одной из поступивших ему бумаг положил такую резолюцию: «Вопрос конвоев подымался неоднократно, но опыт пока что не говорит в пользу применения такой меры вне вод Средиземного моря». Начальник оперативного отдела высказывался в том смысле, что вопрос конвоев не носит принципиального характера, а зависит от имеющихся в наличии соответствующих средств, т. е. миноносцев. Если последних имелось бы больше, их можно было бы использовать для конвойной службы в Средиземном море.

Адм. Дефф, назначенный к этому времени начальником отдела противолодочной борьбы, видел в системе конвоев гораздо больше недостатков, чем преимуществ. Его мнение сводилось к тому, «что потеря в скорости, невозможность зигзагировать, а следовательно, большая уязвимость и неизбежное отставание пароходов ночью говорят против организации системы конвоев».

Хотя адм. Джеллико не мог не находиться под влиянием сомнений, высказываемых его ближайшими помощниками и притом столь опытными и сведущими людьми, как адм. Дефф и адм.

---

[1]) Здание в Лондоне, в котором помещается Адмиралтейство.

Вебб, он тем не менее был твердо уверен в том, что, если существующая система защиты торговли нуждается в усилении, то это усиление может вылиться лишь в форму какой-то конвойной организации.

В его ранней переписке с генеральным штабом встречается предупреждение, что, быть может, понадобится организация конвоев на Атлантических торговых путях для защиты от *Мева*. Начальник штаба в своем ответе указал на грозные препятствия, стоящие на пути организации системы конвоев, но даже и после того, как Джеллико ознакомился с «каталогом трудностей», (catalogue of difficulties), составленным адм. Оливером, он сделал на ответном письме пометку, содержание которой сводилось к тому, что идею конвоев не следует забывать и в случае надобности возбудить вновь. Таким образом, своего окончательного мнения Джеллико не высказывал.

Трудности, действительно, были громадные и для правильной оценки событий и принятых решений на них следует остановиться несколько подробнее.

Система конвоев была фактически возможна лишь при наличии соответствующего числа конвоиров для тех групп коммерческих судов, которые с момента введения в действие новой системы будут ежедневно проходить опасные районы. Дело сводилось к тому, смогут ли отряды миноносцев, оперирующие в Отечественных водах, выделить необходимое число конвоирующих единиц.

Положение же было приблизительно таково: около восьмидесяти эскадренных миноносцев и лидеров находились в Скапа для обслуживания линейных эскадр Гранд-Флита, тридцать базировались на Розайт; из этого числа двадцать миноносцев постоянно находились или в ремонте, или оказывались куда-нибудь временно откомандированными. Общее количество миноносцев, которыми в нужную минуту мог располагать главнокомандующий Гранд-Флитом, колебалось между восемьюдесятью пятью и девятьюдесятью. Рассчитывать на помощь Гарвичских сил не приходилось. Нормальный состав Гарвичского отряда насчитывал пятьдесят миноносцев, но они всегда бывали в разгоне. Отряд представлял собою как бы бассейн, из которого черпались средства для разнообразной службы во Фландрской бухте и в Дуврском проливе. Ремонты и посылки в Дувр сократили ударные силы Гарвича до пятнадцати миноносцев и лидеров, при чем этот слабый отряд был беспрерывно занят охраной торговых путей в Голландию. Поэтому адм. Джеллико отлично понимал, что, если будет введена система конвоев, ни с Гранд-Флита, ни из Фландрской бухты никаких миноносцев взять не придется, а из Дувра и подавно. Ряд неприятельских набегов на Дуврский пролив закончился гибелью дрифтеров и тральщиков и показал слабость нашей охраны, которая фактически жила за счет миноносцев Гарвича. Какие же еще миноносцы оставались? В Скапа имелся

отряд так называемой «местной обороны» в числе десяти, едва, едва достаточный для дозорной службы на зараженных подводной опасностью подходах к якорной стоянке Гранд-Флита. С момента же, когда выяснилось, что всякому крупному выходу германского флота будет предшествовать сосредоточение неприятельских лодок у английских баз, этот отряд делался неприкосновенным. На Хумбер базировались около двадцати миноносцев главным образом типа «рек»; их Джеллико тоже считал невозможным трогать. В Норе, Портсмуте и Девонпорте стояло около шестидесяти миноносцев. Половина этого количества была устаревшего типа и слишком мала для конвойной службы в открытом море. Обстановка определенно говорила за то, что, если собрать для конвойной службы все какие только есть свободные миноносцы, то около двадцати из них можно будет использовать для конвойной службы во внешней части опасной зоны, а около тридцати более старых, вероятно, можно будет использовать для той же цели в Канале между м. Лизард и о. Уайт. С подобными средствами, конечно, не имелось никакой возможности установить широкую систему конвоев. Можно было бы организовать конвои из следующих в Англию пароходов на одном, максимум двух торговых путях Северной Атлантики. Но тогда не оставалось бы ни одного миноносца для охраны остальных путей, а охрану всех выходящих из Англии пароходов пришлось бы поручить одним только тральщикам, дрифтерам и мелким вспомогательным судам. Можно ли было рассчитывать уменьшить потери судоходства, охраняя одну часть путей за счет другой? Джеллико считал, что нельзя; по его мнению, было не только бесполезно, но и опасно вводить систему конвоев, не имея возможности развернуть ее достаточно широко.

Однако, трудности, связанные с введением системы конвоев, не ограничивались вопросами недостатка миноносцев. Эта система прежде всего требовала установления правительственного контроля над частными предприятиями, при чем в таком масштабе, который даже самый пылкий социалист вряд ли стал бы проповедывать. Это не тот контроль, который осуществляется государством в тиши кабинетов железнодорожных правлений по отношению к частным дорогам. Требовалось установить контроль, грубо затрагивающий повседневную жизнь всех торговых моряков от капитана до матроса, нарушающий все их вековые привычки и обычаи. От этого контроля не избавлен и личный состав береговых учреждений пароходных компаний и обществ. Все служащие, от директоров правлений до последнего конторщика, попадают в подчинение государственным чиновникам.

Было совершенно очевидно, что для проведения в жизнь подобной меры недостаточно одного только решения «сверху». Необходимы предварительные длительные переговоры между военно-морским начальством и представителями судоходства.

Однако, уже на предварительном совещании, на которое адм. Джеллико собрал наиболее известных своим опытом и знаниями капитанов и объяснил опасность создавшегося положения, последние представили ему такие возражения, с которыми никакой моряк не мог не считаться.

Первое условие, неизбежное при конвоях, — плавание в строю и соблюдение расстояния—присутствовавшие на совещании капитаны считали невыполнимым: их лучшие помощники уже давно взяты в военный флот, торговые пароходы не имеют приборов, упрощающих плавание в строю, а связь мостика с машиной примитивна. Если даже последний недостаток будет устранен, все равно пароходные механики не смогут регулировать ход, увеличивая его на несколько оборотов, так как никаких счетчиков оборотов у них нет. Капитаны предпочитали плавать одиночным порядком и не считали возможным посылать одновременно больше двух пароходов.

Кроме того, введение системы конвоев вызывало и другие затруднения, которые неизбежно влекли за собою уменьшение провозоспособности пароходов, так как плавание в составе конвоев сокращало число рейсов за год.

Надобно было рассмотреть и учесть, по возможности заранее, разные задержки и заминки в судоходстве, которые произойдут после введения системы конвоев. Требовались какие-то меры для их уменьшения, а выработать их можно было только после длительных совещаний с лицами, всесторонне знакомыми с вопросом погрузки и выгрузки и всякого рода портовыми работами, законами и обычаями.

Помимо перечисленных затруднений, естественно рождался вопрос о той опасности, которой будут подвергаться торговые суда в моменты их выхода из строя для расхождения по портам назначения и во время дальнейшего одиночного следования. Эта опасность могла бы в значительной степени парализоваться сосредоточением в районах расформирования конвоев значительных сил дозорных и охранных кораблей. Но подобная мера была связана с большими приготовлениями и предварительными совещаниями с местными старшими морскими начальниками. Наконец, не подлежало никакому сомнению, что противник откроет самые интенсивные заградительные операции во всех тех районах, которые можно будет назвать «стратегическими пунктами конвойной системы» («strategic points of a convoy system»). Порты, где конвои будут формироваться, районы их расформирования и прибрежные пути следования станут объектом самых энергичных и настойчивых действий подводных минных заградителей.

Однако, главнейшим затруднением являлся фактор весьма неопределенный, зависящий от политики крупнейшей нейтральной державы. Согласно существующих законов международного права, воюющему государству не запрещается формировать конвой в нейтральном порту. Однако, политические деятели, не

желающие строго придерживаться этих законов, могут отказать в пользовании своими портами на том основании, что конвои привлекут в их воды иностранных комбатантов. Но, даже не издавая формального запрещения, они могут создать такие затруднения административного порядка, которые создадут обстановку, немыслимую для работы по сбору и отправке конвоя. Вопрос же о том, как посмотрит на это дело правительство США, вызвал большие сомнения. Даже после разрыва дипломатических отношений с Германией Америка продолжала придерживаться нейтралитета, а 3 февраля 1917 года президент Вильсон объявил, что он надеется сохранить этот нейтралитет. Оппозиция Штатов — активная или пассивная — могла сразу же свести на нет и всю конвойную систему. Итак, к концу января положение было таково: многие из высших чинов морского генерального штаба сильно сомневались в возможности сократить потери судоходства посредством конвоев, адмирал же Джеллико воздерживался от окончательного решения до выяснения позиции Америки и изучения всех уже выяснившихся препятствий и затруднений.

Но время для такого изучения истекало быстро, 1-го февраля 1917 года приказ германского императора вошел в силу — неограниченная подводная кампания началась.

Потери в тоннаже, давно вызывавшие тревогу, начали быстро возрастать уже в первую неделю; Ллойд-Джордж сразу понял опасность, угрожавшую Англии и ее союзникам. Как премьер-министр Великобритании, он являлся ответственным за ведение войны, а следовательно, был обязан немедленно обсудить и пересмотреть все планы высших морских начальников и вместе со своими коллегами по кабинету убедиться в том, что для ликвидации опасности приняты наилучшие из существующих мер. Ллойд-Джордж не считал, чтобы подлежащая разрешению проблема стояла в стороне от прочих вопросов общей стратегии. Он полагал, что эта проблема, после того как от нее отпадет груз дополнительных мелочей, подлежащих компетенции специалистов, сведется к вопросу, доступному разрешению человека, облеченного знаниями и здравым смыслом. 13 февраля он собрал частное совещание, пригласив на него сэра Эдуарда Карсона [1]), адм. Джеллико и адм. Деффа. Базисом для совещания послужила докладная записка, составленная для главы кабинета два дня тому назад сэром Морисом Ханкей. Записка заключала в себе ряд предложений по вопросам противолодочной борьбы, и Ллойд-Джордж, пользуясь ею, желал дать определенное направление ходу мыслей членов совещания. Записка приводится дословно, так как ее содержание служит наилучшим объяснением причин, благодаря которым военный кабинет смог выполнить свои конституционные обязанности в отношении ведения войны и притом не тех-

[1]) Первый лорд Адмиралтейства.

нических советников, а ответственных руководителей, в решительный момент использовавших свои силы для помощи высшим военным начальникам.

«Положение, создавшееся вследствие начатой противниками неограниченной подводной войны,—писал Ханкей,—грозит сделаться столь серьезным, что Адмиралтейство, конечно, не посетует на постороннего за его вмешательство. Имея преимущества стороннего наблюдателя, он совершенно не претендует на роль эксперта в вопросах подавления подводной опасности. Поэтому настоящая записка отнюдь не преследует целей критики. Она составлена в надежде, что часть изложенных в ней мыслей может послужить на пользу вырабатываемой противолодочной политике Адмиралтейства».

«Предлагаемая ниже схема предусматривает полную реорганизацию системы противолодочной борьбы, принятой Адмиралтейством в настоящее время. Но предлагаемая система для начала может быть введена в виде опыта частично, т. е. не в полном масштабе. Основанием новой системы служат научно организованные конвои, обслуживаемые всеми противолодочными силами, находящимися в данное время на охране торговых путей. Исключение должны составить только противолодочные отряды, состоящие при главных силах флота. Новая система требует обеспечения конвоев всеми средствами противолодочной борьбы; орудиями, мортирами, сетями, противолодочными бомбами, гидрофонами, радио и подводными лодками. Кроме того, она требует утилизации для конвойной службы не только быстроходных средств борьбы, но и тихоходных, а также нахождения в составе конвоев спасательных судов, а на всех судах, как конвоируемых, так и конвоирующих, спасательных средств для команд».

Помимо всего изложенного, в записке имеются предложения технического характера, касающиеся противолодочных средств, быть может, не являющиеся новостью для Адмиралтейства.

Возражения против системы конвоев.

«Возражения против системы конвоев неоднократно докладывались бывшему военному комитету и нынешнему военному кабинету и несомненно, что большинство морских авторитетов до настоящего времени высказывались против этой системы.

Указывалось, что конвой представляет для противника громаднейшую цель. Если для каждого парохода в отдельности не будет быстроходной охраны, противник, как только обнаружит такой пароход, немедленно его потопит. Предоставить же каждому из всей массы собранных пароходов быстроходную охрану немыслимо.

Кроме того, скорости пароходов разнятся, и конвою придется итти медленнее самого плохого ходока, чтобы последний имел некоторый запас скорости, необходимой для соблюдения места в строю. Таким образом, быстроходные пароходы теряют свои

преимущества. Торговые моряки не умеют сохранять места в строю. Этому учат только в военном флоте, и успешные результаты достигаются продолжительной тренировкой. Пароходы будут отставать, терять места в строю. В результате—постоянные столкновения.

Имеются также и возражения иного рода. Одновременное прибытие в наши порты громадной массы пароходов создаст «пробку». Одним словом, система конвоев связана с такой потерей времени и с такой бесполезной тратой сил, что применена быть не может.

Вышеприведенные возражения, действительно, составляют весьма серьезные препятствия. В начале войны автор настоящей записки считал их непреодолимыми. Однако, обстановка переменилась и появились серьезные основания поднять вопрос: не потеряли ли некоторые из этих препятствий значительную часть своей силы, а некоторые вообще всякое значение, благодаря неудачным результатам существующей системы, и нет ли в настоящий момент таких средств, которые могли бы победить последнюю группу препятствий?

Так, например, крупное сокращение судоходства, которое непременно последует, если будут приняты строгие меры по уменьшению импорта, значительно ослабляет доводы о могущей образоваться в портах «пробке», а создание специальных разгрузочных батальонов дает возможность перебросить в нужный момент рабочую силу в тот порт, где вследствие прибытия большого конвоя скопилось много пароходов. Доводы о потере времени тоже потеряли свою остроту, так как действующие ныне обходные пути следования торговых судов и часто практикуемое закрытие портов также влекут за собою потерю времени.

Применение принципа национализации судового и личного состава торгового флота поможет Адмиралтейству ввести среди шкиперов необходимую дисциплину и позволит назначить офицеров для их обучения плаванию в строю.

В нынешнюю войну в области военного искусства и военной промышленности приходилось вести обучение в гигантском масштабе среди людей, значительно менее сознательных, чем торговые моряки, гораздо более технически трудным вещам, чем соблюдение места в строю. Возражения относительно различной скорости пароходов несущественны — действительно быстроходные можно оставить плавать самостоятельно, а остальные сгруппировать сообразно их ходу. Кроме того, самые ценные пароходы и грузы можно будет ставить в наиболее безопасные места строя конвоя, создавая для них завесу из менее ценных пароходов.

Вопрос выделения достаточного числа конвойных кораблей, вероятно, сможет разрешиться только при помощи чрезвычайно продуманной организации или, вернее сказать, при посредстве реорганизации существующей дислокации противолодочных судов; требуется коренная перегруппировка всех охранных и дозорных

судов в соответствии с их скоростью, мореходными качествами, ходом, вооружением и т. п. Большая часть этих кораблей должна перейти для конвойной службы, но некоторые из них пойдут для конвоев дальнего следования, некоторые для ближнего (на короткие расстояния) и некоторые — для прибрежных конвоев».

Возражения против существующей системы.

«Раньше, чем перейти к деталям новых предложений, уместно будет указать на слабые места существующей системы защиты торговли. При этом вновь подчеркивается, что указания делаются отнюдь не ради критики и лишены какого-бы то ни было духа враждебности. Действующие меры защиты торговли в свое время были, вероятно, наилучшими и, если они теперь критикуются, то только применительно к новой обстановке, столь отличной от той, для которой они проектировались.

Автор записки, не будучи детально знаком с существующей системой, столкнулся с рядом трудностей. Насколько он ее понимает, район вод, омывающих берега английских островов, разделен на ряд зон. В каждой зоне имеются миноносцы, дозорные и патрульные суда (суда «П»), суда-ловушки и другие противолодочные суда, а также тральщики. Все они находятся в ведении специального флагмана. Обычно все эти суда оперируют лишь внутри своей зоны, но время от времени дислокация их меняется распоряжениями Адмиралтейства. Операции в зонах координируются особым отделом Адмиралтейства, но должности инспектора, контролирующего работу зон, нет и ее было бы трудно создать, не нарушая авторитета, ответственности и инициативы главных командиров портов Ирландии, Девонпорта, Портсмута, Дувра, Нора и Розайта, в ведении которых эти зоны находятся. Автор не осведомлен, поступают ли приказания в зоны непосредственно из Адмиралтейства или же через главных командиров.

Французским морским министерством установлена вдоль побережья Франции приблизительно та же организация, что и у нас.

За границей прибрежных районов защита торговых путей лежит на обязанности старших морских начальников различных станций. Имеющиеся в их распоряжении средства для противолодочных операций фактически сводятся исключительно к судам-ловушкам. Но последние весьма малочисленны и непременным условием успеха их операций является необходимость появления лодки на поверхности. В водах Средиземного моря имеется значительное число миноносцев (ожидается усиление двумя японскими минными флотилиями) и другие мелкие суда.

Если при наличии громадного числа противолодочных судов (повидимому, их имеется около 4000) прибрежные воды могут до известной степени считаться в безопасности, океанские торговые пути, доступные мореходным лодкам, находятся в худшем положении, они настолько громадны, что покрываются лишь

паутинкой охраны. Защита всех тех районов, миновать которые невозможно, за исключением, пожалуй, канала Св. Георгия и Гибралтарского пролива, не многим больше номинальной. В виду этого Адмиралтейство указывает британским торговым судам, а иногда и нейтральным, охраняемые пути следования. С целью ввести противника в заблуждение эти пути часто меняются.

Не подлежит никакому сомнению, что существующая система имеет много слабых мест. Если у неприятеля правильно организована разведка, он сумеет быстро выяснить новые пути следования пароходов. Оставаясь на этих путях, он может спокойно ждать, часто даже лежа на грунте, появления своих жертв. Гидрофон даст знать об их приближении. Действуя же только торпедой, он рискует минимально. В большинстве случаев атака подводного врага не сопровождается боем. Все оборонительные средства парохода сводятся к единственной пушке (если пароходу посчастливилось получить таковую), скорости хода и возможности зигзагировать. Эти средства не более, как паллиативы. На торговых путях, по которым непрерывной струей движутся отдельные пароходы, лодка оперирует «шутя».

Трудно себе представить, когда при подобной системе можно ожидать, чтобы прекратились потери судоходства, ограниченные лишь наличным количеством неприятельских больших лодок и запасом имеющихся на них торпед.

Наиболее правильным стратегическим приемом явилось бы перехватывание противника при выходе из его портов. С первых дней войны автор настоящих строк был наиболее горячим и настойчивым проповедником политики неограниченных минных заграждений, этих «морских окопов» («trenches of the sea»). Но Адмиралтейство придерживалось в то время других взглядов. Оно крайне не симпатизировало противолодочным заграждениям из тех соображений, что к середине третьего года войны наши заградительные ресурсы окажутся совершенно несоответствующими требованиям обстановки».

Преимущества системы конвоев.

«Перед вышеописанной организацией система конвоев, если она применима на практике, имеет ряд преимуществ.

«Неприятель никогда не будет знать ни дня, ни часа выхода конвоя, ни избранного им пути. Наиболее опасные районы можно проходить ночью, пользуясь лишь глубоководными фарватерами, недоступными для операций неприятельских подводных заградителей. Впереди конвоя могут итти тральщики или суда, снабженные параванами. Наиболее ценные пароходы можно ставить в самое безопасное место в строю конвоя, пароходы же нейтральных государств и невооруженные должны следовать под защитой вооруженных кораблей. Подводному врагу придется иметь дело не с беззащитной жертвой. Он будет знать, что бой, в котором

он сам может пострадать, неизбежен. С надеждами на легкий успех подводной атаки придется распроститься.

«Система конвоев, надо думать, сулит большие возможности в вопросе взаимной поддержки как непосредственно между пароходами, так и между пароходами и конвоирами. Противнику придется иметь дело не с одной пушкой одного парохода. Он окажется под обстрелом нескольких пушек, примерно, десяти, ведущимся с двадцати судов. Все пароходы должны иметь противолодочные бомбы, кроме того, каждая пара пароходов может буксировать укрепленные между ними буксируемые мины, взрывающиеся после замыкания батареи. Один-два парохода, снабженные параваном, могут спасти от мин колонну в двенадцать пароходов. Приданные к конвоям специальные спасательные суда смогут оказывать помощь подорванным еще держащимся на воде пароходам, а в крайнем случае, если и не самим пароходам, то их экипажам.

«Наилучшей рекламой системе конвоев, вероятно, служит тот факт, что она неизменно применяется на главных силах нашего флота и при плавании войсковых транспортов».

Таковы были предложения, с которыми Ллойд-Джордж, не высказываясь ни за, ни против них, обратился к представителям Адмиралтейства на частном совещании 13 февраля 1917 года. Однако, талантливая записка сэра Мориса Ханкея, в которой главе правительства с такой ясностью излагался выход из положения, не привела к единству взглядов премьера и его советников по военно-морским делам. Для адмиралов прочтенная записка являлась абстрактным рассуждением по вопросам стратегии. Они вполне признавали основательность доводов автора; руководители флота не возражали против принципа системы конвоев, а считались с практическими последствиями ее применения в связи с дислокацией наших морских сил.

Ллойд-Джордж не настаивал на получении от представителей Адмиралтейства окончательного ответа; вскоре после совещания его совершенно поглотили вопросы, связанные с подготовлявшимся ген. Нивеллем крупным наступлением на западном фронте.

В течение следующего месяца вопрос о конвоях в военном кабинете больше не подымался, и доклады первого морского лорда о ходе подводной кампании, которые им делались почти на каждом заседании, сводились лишь к сообщениям об отдельных столкновениях пароходов с подводными лодками.

На обращаемые к нему в марте членами военного кабинета вопросы Джеллико отвечал, что проблема конвоев обсуждается.

Однако, обстановка быстро менялась; уже в марте Адмиралтейству стали известны данные, которые, хотя и помогли рассеять некоторые сомнения относительно пользы системы конвоев, но не устранили ни одного из бесчисленных затруднений, перед разрешением которых стоял первый морской лорд.

В феврале из пароходов, занятых перевозкой угля в порты северной Франции, были сформированы «опытные кон-

вои», называвшиеся «охраняемые плавания» (controlled sailings). Таким образом, к концу марта в Адмиралтействе имелись результаты шестинедельного опыта применения новой системы. Правда, пока еще нельзя было сказать, говорит ли этот опыт в пользу установления регулярной системы океанских конвоев, но уменьшение потерь на торговом пути, до тех пор исключительно неблагополучном, производило большое впечатление и оказало сильное влияние на принятие последнего решения. Тем временем потери судоходства на подходах к Англии все увеличивались и как бы предупреждали всех, кого это касалось, что существующее положение вещей далее терпимо быть не может.

1 апреля в Лонгхоупе (Оркнейские острова) собралось совещание, предметы суждения которого были строго ограничены [1]). Членам совещания предлагалось решить вопрос, как сократить тяжелые потери, имевшие место на скандинавских торговых путях. Ответ последовал единодушный — установить систему конвоев. Но старшие морские начальники на местах, которым это постановление было препровождено на отзыв, были очень далеки от подобного единодушия. Из них только один вполне определенно высказывался за систему конвоев, большинство же наиболее опытных адмиралов выражало ряд сомнений. Продолжало господствовать мнение, что число конвоирующих кораблей должно приблизительно равняться числу конвоируемых. Главный командир в Инвергордоне адм. Пирс не считал возможным конвоировать одновременно более четырех-пяти пароходов, главный командир в Розайте адм. Гамильтон, хотя и поддерживал предложение совещания, но считал, что сохранить в секрете все распоряжения, касающиеся формирования, отправки и плавания конвоев, не удастся и что рано или поздно неприятель организует нападение крупными силами. Старший морской начальник в Гримсби адм. Стюарт Никольсон указывал, что он не разделяет мнения совещания. «Я лично,—писал он,—стою за индивидуальную охрану. Наиболее ценные пароходы следует конвоировать отдельными траулерами, остальные должны следовать самостоятельно. Миноносцами же надлежит охранять торговые пути». В то же время Никольсон почти дословно повторял предупреждение Гамильтона относительно вероятности неприятельского нападения на конвои. Адм. Битти полностью соглашался с постановлением совещания и обращал внимание на всю серьезность обсуждаемого вопроса.

Пока шел обмен мнениями по поводу результатов совещания в Лонгхоупе, президент США собрал конгресс и 6 апреля объявил Германии войну. В весьма красноречивых и убедительных выражениях он заявлял, что Соединенные Штаты поведут военные действия на суше и на море со всею возможною энергией и всеми находящимися в их распоряжении средствами.

---

[1]) См. том IV, стр. 378.

Переписка с мнениями адмиралов относительно совещания в Лонгхоупе, собранная в Адмиралтействе к 11 апреля, немедленно подверглась обсуждению. Но пока решался только вопрос об организации конвоев на скандинавских торговых путях, адм. Дефф был готов согласиться с предложениями совещания. Это видно по одной из его пометок следующего содержания: «Во всяком случае два особых условия скандинавских торговых путей говорят за применение системы конвоев: одно—это краткость летних ночей на севере, другое — незначительная разница в ходе пароходов, работающих на этих путях».

Адм. Джеллико приказал «ввести систему конвоев в виде опыта с тем, чтобы о результатах сообщалось каждые две недели».

Тем временем потери судоходства все продолжались, и в таких размерах, что молчать было трудно. В предыдущем томе нами указывалось [1]), что, когда 23 апреля военному кабинету был представлен подробный доклад адмирала Джеллико относительно всех действующих методов противолодочной борьбы, система конвоев все еще обсуждалась в Адмиралтействе, а потому не предлагалась вниманию кабинета в качестве меры защиты торговли. Однако, премьер-министр тогда уже упомянул о конвоях и привел мнения адмиралов Битти и Симса [2]). Джеллико ответил, что вопрос изучается, и указал, что главным препятствием для введения системы конвоев является недостача миноносцев. Некоторые перспективы помощи Америки в этом направлении имеются — шесть американских миноносцев уже получили приказание следовать в Англию. Но раньше, чем будет возможно установить какую-нибудь систему конвоев, миноносцев потребуется гораздо больше. Опыты с системой конвоев, произведенные главнокомандующим Гранд-Флитом, не дали благоприятных результатов [3]). Два парохода в двух отдельных конвоях получили попадание торпедами и затонули.

Некоторые члены кабинета почувствовали — как было высказано лордом Керзоном — невозможность досконально уяснить обстановку, не получив исчерпывающих сведений по всему вопросу, и во всяком случае более подробных, чем те, которыми они располагали до сих пор. Поэтому кабинет потребовал представления ему цифр вероятных, по мнению Адмиралтейства, потерь тоннажа в будущем, доклада о существующем продовольственном положении и имеющихся в этом направлении перспективах, а также сведений о минимуме импорта, необходимого для союзных армий.

После перерыва кабинет подверг обсуждению следующие вопросы: 1) увеличивающиеся потери в судовом составе торгового

---

[1]) См. том IV, стр. 375.

[2]) К.-адм. Симс командовал всеми морскими силами США, находящимися в европейских водах. *Ред.*

[3]) Джеллико ссылается на опыт, произведенный на скандинавских путях. См. том IV, стр. 375.

флота; 2) необходимость постройки дозорных судов; 3) неудачи нашей минно-заградительной политики; 4) необходимость создания продовольственных запасов; 5) предложения первого морского лорда о постройке гигантских непотопляемых пароходов, долженствующих обеспечить доставку продовольствия в Англию в течение второй половины 1918 года[1]). Приведенный перечень не оставляет сомнений в том, что система океанских конвоев все еще не являлась «рекомендуемым лекарством», хотя, как и указывал первый морской лорд, эта мера рассматривалась и обсуждалась. Впоследствии адм. Джеллико говорил, что 23 апреля она была «чрезвычайно близка» к тому, чтобы ее предложили, так как «почти что закончилась обсуждением».

Для окончательного разрешения проблемы Адмиралтейство вскоре получило новые данные, касающиеся самого крупного камня преткновения — недостачи миноносцев. Было совершенно очевидно, что океанские конвои потребуют значительного количества конвоиров и что в опасных зонах единственным верным средством защиты против лодок являются только миноносцы. Однако, никогда, за исключением 1916 года, количество миноносцев не отвечало требованиям обстановки. Где же надлежало искать выхода для удовлетворения требований на миноносцы, которые так возрастут с введением системы конвоев?

Этот вопрос уже сравнительно давно занимал внимание отдела противолодочной борьбы, где ряд офицеров решил тщательно проверить некоторые данные, служившие источником выводов о невозможности предоставить конвоям достаточное количество кораблей для охраны. После длительной совместной с министерством судоходства работы удалось установить тот факт, что утверждение о невозможности удовлетворить потребность в миноносцах проистекает из ошибки в расчетах о числе океанских рейсов, требующих охраны. Ошибка же произошла следующим образом. Чтобы произвести на Германию некоторое моральное давление, было сделано распоряжение вносить в публикуемые еженедельно Адмиралтейством сведения о движении судоходства данные о приходе и уходе каботажных судов и всех вообще купцов ближнего плавания в 300 тонн и выше. Благодаря этому, цифра движения за неделю распухла до 2500 приходов и выходов. В мирное время число приходов и выходов британских океанских пароходов (1600 тонн гросс и выше) доходило до 200 в неделю, и человек, знакомый с делами торгового судоходства, после тщательного ознакомления со всеми данными должен был выяснить истинное положение дел. В конце-концов было установлено, что число выходов и приходов океанских пароходов колеблется между 120—140 в неделю.

---

[1]) Предложение исходило от начальника Кораблестроительного отдела флота и было предложено вниманию членов Военного Кабинета первым морским лордом.

Эти проверенные цифры попали в руки адм. Деффа и до известной степени способствовали ускорению разрешения вопроса.

Что же касается миноносцев, то положение с ними было таково: для системы конвоев широкого масштаба требовалось семьдесят миноносцев или несколько больше. В Отечественных водах находилось 279 миноносцев, из числа которых для конвоев могли быть выделены немедленно от 20 до 30 миноносцев. Таким образом, при установлении конвойной системы, на всех торговых путях не хватило бы около 40 миноносцев. Все соглашались с тем, что вводить систему конвоев надо не сразу и что начать следует с Атлантических торговых путей, а также, что пройдет несколько месяцев раньше, чем новую систему защиты торговли удастся установить повсюду. Однако, вопрос о том, откуда взять недостающие миноносцы, попрежнему оставался открытым.

Правда, американцы обещали помощь, а английские верфи должны были дать к концу июня пятнадцать миноносцев. Итак, все, что можно было сказать, сводилось, во-первых, к тому, что насущная потребность момента будет удовлетворена, и, во-вторых, что, если по мере развития системы конвоев будут привлекаться в широкой степени все более или менее подходящие для охранной службы корабли, то нужное количество миноносцев собрать удастся.

В случае же, если практика покажет ошибочность расчетов, и миноносцев потребуется больше, будущее покрывалось мраком неизвестности.

К этому времени, по мнению премьер-министра и его коллег, наступил момент, требующий самого детального рассмотрения всех применяемых методов защиты торговли, при чем они считали, что это рассмотрение не исключает возможности обследования деятельности непосредственно самой высшей военно-морской администрации. 25 апреля военный кабинет вновь подверг обсуждению положение дел и решил поручить премьер-министру лично посетить Адмиралтейство и подробно разобраться во всех средствах борьбы против подводного противника. Посещение вызывалось запросами в парламенте, из которых было ясно, что практикующиеся меры защиты торговли недостаточно координированы.

Но решение, столь желанное для Ллойд-Джорджа и его кабинета, было принято еще до прибытия премьера в Уайтхолл. 26 апреля адм. Дефф подал первому морскому лорду доклад следующего содержания:

«Мне представляется очевидным, что наступило время, когда мы должны быть готовы в любую минуту установить широкую систему конвоев. Неожиданное и быстрое увеличение потерь нашего тоннажа и опыт, приобретенный нами на торговых путях, по которым идет уголь во Францию, дают достаточно оснований пренебречь всеми затруднениями и минусами, связанными с крупными

конвоями, и верить, что конвои дадут значительное сокращение нынешних потерь.

«Кроме того, с вступлением в войну Соединенных Штатов вычеркивается одно из главных затруднений, связанных с системой конвоев крупного масштаба.

«Минимум судов, потребный для охраны конвоев, указанный в приложении к настоящему докладу, представляет собою крупную цифру, но необходимость дальнейшей защиты продовольственных грузов приобретает чрезвычайно важное значение.

«Упомянутое приложение составлено в общих чертах, и ряд указанных цифр приводится лишь для того, чтобы облегчить решение вопроса об утверждении набросанной схемы, которая, в случае ее одобрения, потребует сложной детальной разработки. Если намеченный план не встретит возражений, я прошу назначить отдельного штаб-офицера для его выполнения и наблюдения за проведением его в жизнь».

Приложение заключало в себе подробнейший список судов торгового флота, требующих конвоирования, и необходимых для этого крейсеров и миноносцев. Первый морской лорд представленный ему доклад на следующий день одобрил.

Бросая ретроспективный взгляд, можно смело сказать, что решение адм. Джеллико выпукло выступает как одно из наиболее важных решений всей войны. Выбор был связан с небывалой ответственностью, неведомой ни одному из высших морских начальников прошлого. Выбор давал не новый метод защиты, а указывал решительный тактический маневр для величайшей в истории борьбы — в четырехлетней схватке за использование морского транспорта, в которой был поставлен на карту весь британский торговый флот и все с ним связанное.

С момента принятия определенного решения работа пошла, как будет видно ниже, весьма умело и с максимальной энергией. Великолепная организация системы конвоев, явившаяся результатом трудов адм. Деффа, кап. 1 р. Манисти и других работников, отмечена нашим бывшим противником и вызывает восхищение Англии.

2. Система конвоев и помощь Соединенных Штатов на море.

Решение Адмиралтейства могло только приветствоваться военным кабинетом. 30 апреля Ллойд-Джордж, во исполнение постановления кабинета, вынесенного неделю тому назад, посетил Уайтхолл. При этом он узнал, что пересмотр Адмиралтейством предложений о введении системы конвоев привел к определенным результатам. На поданном ему по этому поводу докладе он положил следующую резолюцию:

«Я с удовлетворением узнал от адм. Деффа, что он совершенно изменил свой взгляд относительно введения системы конвоев и полагаю, что первый морской лорд разделяет его взгляды

если не целиком, то во всяком случае частично, т. е. считает необходимым произвести в этом направлении опыт. Адм. Дефф не в восторге от новой системы, но ряд разнообразных причин привел его ко взгляду, разделяемому большинством моих коллег, что опыт надо сделать во всяком случае. Одной из них является вступление в войну Соединенных Штатов, и адм. Дефф полагает возможным изыскать нужные для конвоирования суда. Второй — выяснившаяся на опыте невозможность рассчитывать на успех зигзагирования и закрывания судовых огней в качестве меры спасения пароходов от подводных атак; поэтому он расценивает эти меры защиты одиночно следующего парохода гораздо ниже, чем раньше. Кроме того, в результате обследования, предпринятого совместно с министерством судоходства, адм. Дефф выяснил, что количество пароходов, для которых потребуются конвоирующие военные корабли, не столь велико, как он думал. Потери тоннажа, о которых он докладывал мне ранее, не были, по его мнению, таковы, чтобы оправдывать опыт, могущий закончиться катастрофой. Теперь же адм. Дефф считает, что если каждый из конвоев будет терять даже по три парохода, то и тогда не будет хуже, чем теперь. Поэтому он считает, что опыт оправдывается требованием обстановки»... «Я крайне сожалею, что пройдет известный промежуток времени раньше, чем система конвоев войдет в полную силу. Считаю, что Адмиралтейство должно всемерно торопиться в этом направлении. Так как в настоящий момент решение Адмиралтейства совпадает со взглядами военного кабинета, при чем на некоторых торговых путях конвои уже функционируют, а на других организуются, дальнейшие прения по этому поводу излишни»...

Хотя система, одобренная адм. Джеллико, впоследствии себя вполне оправдала и фактически явилась тем самым ответом на подводную угрозу, который так давно искали, Джеллико совершенно не удовлетворяло достигнутое согласие между Адмиралтейством и военным кабинетом. Широкая система конвоев не могла быть проведена в жизнь одним лишь приказом. Ожидаемые результаты пока еще не поддавались учету и были гадательны, а операции подводного противника уже были вполне организованы и успешны. Даже при самом благоприятном стечении обстоятельств нельзя было избежать периода беспрерывных потерь.

Первый морской лорд очень остро чувствовал опасность положения и считал своим долгом убедить в этой опасности премьер-министра, оптимизм которого противоречил сомнениям Джеллико. Поданный им первому лорду Адмиралтейства меморандум выражал опасения адмирала в чрезвычайно резких выражениях, ярко рисующих исключительную серьезность момента. Меморандум представляет собою документ величайшей исторической важности и должен быть приведен дословно. Среди имеющихся в нашем распоряжении докладов нет другого равного

Я ни одной минуты не сомневаюсь в том, что в ближайшем будущем флот окажется не в состоянии удовлетворять те требования, которые в настоящее время предъявляются ему правительством, если:

а) сразу же не будут отозваны все наши войска, находящиеся в Салониках. Этот театр является громадным бременем для флота, а, по мнению сухопутного командования, наступление на нем не сулит никаких благоприятных результатов. Оставляя в стороне вопрос о тех средствах защиты судоходства, которые с очищением Салоник освободятся для работы в других районах, я должен самым настойчивым образом указать на тот факт, что флот будет не в состоянии выполнить последних требований по перевозке больных и раненых Салоникского фронта;

б) не будет признана невозможность дальнейшей доставки в Англию войск на отдельных транспортах и не будет решено перейти к доставке их на пароходах, на которых следуют из колоний грузы с продовольствием. Иначе не хватит необходимых для охраны военных кораблей;

в) не будет по той же причине немедленно прекращен ввоз рабочей силы из доминионов и колоний;

г) не будет категорически запрещен импорт предметов, не составляющих жизненных потребностей страны.

Если правительство его величества, не теряя ни минуты, приступит к осуществлению указанных мер, освободившийся торговый тоннаж должен пойти исключительно для ввоза продовольствия, пока страна не будет приведена в состояние готовности выдержать надвигающуюся осаду. Освободившиеся же охранные, конвойные и дозорные корабли будут использованы для службы при конвоях, которые пойдут в Англию с продовольствием и боевым снабжением. Однако, без максимальной помощи США мы останемся в очень трудном положении.

Когда при посредстве этой помощи поступят достаточные запасы продовольствия и страна будет готова выдержать осаду, тогда мы сможем приступить к пересмотру общего положения. Без освобождения от указанной мною нагрузки, и притом незамедлительно, флот не сможет выполнить своих обязанностей перед страной, а страна познает ужасы голода».

Подписано: *Джон Джеллико.*

27 апреля 1917 года.

Всякому совершенно понятно, насколько автор доклада был далек от мысли, что главнейшая проблема войны решена и что благоприятные результаты не заставят себя ждать. Слово «конвой» было произнесено, но лишь в том значении, в котором оно понималось в начале войны; о новой, широкой системе конвоев, только что одобренной, ничего не упоминалось, равно как умал-

чивалось и о могущих последовать результатах применения этой системы.

Доклад сводился к призыву запастись на ближайшее будущее великим терпением и указывал на ряд мер паллиативного характера, могущих отвратить неминуемую катастрофу; комиссии и комитеты не спасут положения; нельзя забывать главнейшего принципа стратегии и надо им руководствоваться; ненадежные коммуникации влекут за собою катастрофу; если число коммуникационных линий не подвергнется немедленному сокращению, а охрана оставшихся не будет усилена, страна, знающая до сих пор лишь неуспешную блокаду, познакомится с последствиями блокады успешной, т. е. осадой, иначе говоря, с голодом; флоту предъявляются требования, не отвечающие состоянию его ресурсов; без некоторых сокращений требований он не сможет выполнять своих задач.

Доклад был подписан адм. Джеллико 27 апреля и тогда же вручен первому лорду Адмиралтейства с тем, чтобы последний представил его военному кабинету. Но первый лорд передал доклад премьеру лишь 1 мая, а к этому времени косвенный ответ уже последовал. При посещении Ллойд-Джорджем Адмиралтейства 30 апреля Джеллико переговорил с ним лично по главному вопросу — об очищении нами Балкан, и премьер записал о необходимости переговорить с товарищами по кабинету об одобрении этой меры. На следующий день Ллойд-Джордж объявил в заседании военного кабинета о поездке с ним первого морского лорда в Париж на заседание англо-французской конференции. Заседание состоялось 4 мая, и Джеллико вновь заявил о совершенной необходимости отозвания из Салоник английских войск. Глава нашего кабинета опасался, что предложения адм. Джеллико будут встречены неприязненно; но престиж адмирала у союзников и уважение к его искренности оказалась не меньшими, чем в Англии. Отозвание наших войск было одобрено. По счастливому стечению обстоятельств, оно впоследствии оказалось излишним. Но само предложение и форма, в которую оно было облечено, интересны, так как показывают, как оценивал адм. Джеллико средства, находившиеся в его распоряжении в наивысший момент кризиса.

От ликвидации Салоникской экспедиции Джеллико рассчитывал получить для доставки грузов национального продовольственного фонда 150 пароходов, общим водоизмещением около 400 000 *т*. Однако, этот тоннаж пришел из другого источника. За несколько дней до доклада первого морского лорда один из гражданских министров, сэр Лео Чиоцце Моней, подал премьер-министру меморандум с чрезвычайно удачным предложением. Автор меморандума подробно, не забывая технических деталей, анализировал существующие методы распределения идущих из Америки предметов продовольствия и минералов и приходил к выводу, что государства Антанты могут получать все необходимое

ему по значению; он составлен лицом, обладавшим исключительными познаниями и в сознании своей величайшей ответственности перед страной в момент такой страшной опасности, которая еще никогда ни в одну войну не угрожала Англии.

Первый морской лорд первому лорду Адмиралтейства:

«Считаю своим долгом довести до вашего сведения мое глубокое убеждение в том, что наступил момент, когда необходимо более энергично обратить внимание правительства на всю серьезность нашего положения на море в настоящее время.

Я опасаюсь, что военный кабинет все еще не вполне оценивает тяжесть обстановки. Быть может, это происходит отчасти потому, что мои словесные и письменные обращения к членам кабинета были недостаточно красноречивы и убедительны. В таком случае я прибегаю к вашей помощи и к содействию ваших коллег, чтобы усилить мои доводы и представления.

Как вы, вероятно, знаете, до сих пор единственным результатом моих попыток является создание комитетов для выяснения различных частностей проблемы вроде сроков постройки новых пароходов, необходимых для возмещения потерь, размеров сокращения судоходства, при котором населению не угрожал бы голод, и т. п.

Считаю себя обязанным, используя все силы своего служебного положения и авторитета, указать, что подобные меры административного характера отнюдь не способствуют одолению затруднений.

Дело в том, что все подобные расчеты основываются на предвидении наших вероятных потерь в тоннаже, а они совершенно бесполезны. Ни я и никто другой не в состоянии дать в этом направлении мало-мальски верных цифр.

Ожидающие нас потери зависят от разных факторов: от числа оперирующих неприятельских лодок; искусства, с которым лодки будут распределены по торговым путям; числа имеющихся на лодках торпед и возможностей пополнять их расход; умения и тренировки личного состава лодок; ловкости капитанов и офицеров наших торговых судов; счастья в выборе путей, не зараженных подводной опасностью; умения во-время убрать пароход с пути, сделавшегося опасным; условий погоды; числа дозорных и охранных кораблей; сроков окончания вооружения пароходов пушками и гаубицами и оборудования их противоминными средствами защиты; сроков постройки новых тральщиков; усовершенствования минных заграждений и скорости изготовления мин нового образца.

Большинство перечисленных факторов проблематично и не поддается точному учету. Некоторые зависят от производительности труда английских рабочих и от того, насколько долго можно рассчитывать на отсутствие стачек. Все расчеты относительно поступлений с заводов новых средств борьбы оказыва-

лись ошибочными вследствие затруднений с рабочей силой. В общем, совершенно нельзя предусмотреть того момента, когда можно будет начать надеяться на увеличение числа случаев уничтожения германских лодок.

Вся работа комитетов—в некотором отношении ценная—не достигает главной цели—смелых и решительных действий правительства.

Так, например, я неоднократно настаивал на абсолютной необходимости сократить общее число коммуникационных линий, безопасность которых обеспечивается флотом, и усилить охрану оставшихся. До сих пор результатом моих представлений явились лишь новые требования подобного рода. За последние три месяца флоту были предъявлены требования доставить в Англию из всех частей света громадные количества рабочих-туземцев и охранять все наши госпитальные суда за исключением плавающих в отдаленных водах.

Причиной всему этому следующее: в настоящее время мы ведем войну так, как-будто абсолютное господство на море в наших руках. Фактически же мы не только не обладаем абсолютным господством, но даже и ничем похожим на такое господство.

Правда, поскольку дело касается надводных кораблей, мы являемся хозяевами положения, но надо понять и понять немедленно, что это обстоятельство потеряет всякое значение, если неприятельские подводные лодки парализуют, как они это делают сейчас, наши коммуникации.

История время от времени показывала, какие получаются фатальные результаты, когда стратегия базируется на необеспеченных коммуникациях. В этих случаях катастрофа неизбежна. А наша теперешняя политика ведет прямо к катастрофе. Бесполезно и в высшей степени опасно игнорировать этот факт.

Поэтому мой долг указать правительству на необходимость вести военную политику в сознании того, что мы не обладаем не только неоспоримым господством на море, но даже частичным. Если с этим не захотят считаться, я твердо убежден, что война будет проиграна. Английский народ погибнет от голода, а союзники потеряют возможность получать уголь и другие предметы первой необходимости.

Конечно, проблемы войны должны решаться правительством. Моя обязанность лишь давать советы по вопросам, связанным с деятельностью флота, и я не хочу переходить границ своих полномочий.

Но настоящий мой доклад подается в надежде оказать некоторое влияние на членов военного кабинета, и я не могу не указать на ряд исключительно важных обстоятельств, которые, по моему мнению, требуют, чтобы на них было обращено внимание немедленно.

им продовольствие, минералы и жидкое топливо исключительно из Канады и Соединенных Штатов, если правительство США согласится предоставить заказам союзников приоритет перед всеми остальными заказами. В случае одобрения предлагаемой меры и строжайшего ее проведения в жизнь освободится тоннаж, занятый перевозками на более длинных путях, и значительно повысится общая годовая провозоспособность британского торгового флота. Приведенные в меморандуме данные показывали, что, если из 30 миллионов тонн необходимых импортных грузов 24 миллиона смогут быть доставлены из Америки, то для перевозки последних потребуется лишь 1200 пароходов. В момент составления меморандума число британских пароходов, обслуживавших торговое судоходство, достигало 1750. Таким образом, для замещения потерь от деятельности германских лодок оставалось в резерве 550 пароходов — цифра, казавшаяся совершенно невероятной.

Кроме того, сосредоточение движения наиболее жизненных грузов на одном пути очень упрощало важный вопрос защиты судоходства.

«Мы склонны воображать, — говорилось в меморандуме, — что какой-то свалившийся с неба гений научит Адмиралтейство уничтожать подводные лодки. Но дело в том, что научно разрешить эту проблему вряд ли удастся во время настоящей войны. Нельзя возлагать на Адмиралтейство неразрешимые задачи. По меньшей мере глупо расставлять по всем океанам и морям цели для подводного врага и ожидать, что Адмиралтейство сможет их защитить. Смысл моего предложения сводится к тому, чтобы лишить противника значительной части его поля действий и так пользоваться нашими торговыми судами, чтобы дать Адмиралтейству возможность оградить их от гибели».

Мера, предлагавшаяся правительству, сулила понизить опасность, с которой боролась страна, но ее автор, повидимому, не учел навигационных условий, связанных с выполнением намеченного им плана. Суда, следующие из Америки, подходя к Британским островам, попадают в треугольник Фастнет—Ландс-Энд—Ушан, где их уничтожалось громадное количество или в район островов Тори, где потери тоже были велики. Сосредоточение пароходов на Северо-Атлантическом торговом пути увеличило бы число пароходов, плавание которых было неизбежно связано с проходом района, оказавшегося наиболее опасным. Поэтому план Моней'я в отдельности мог бы легко сделать западные подходы к Британским островам еще более выгодными для немецких «*U*». Но случилось так, что план совпал с последним решением Адмиралтейства о конвоях. Система конвоев не могла быть введена сразу целиком, при чем ее стороники всегда считали, что в первую очередь должно перейти на эту систему судоходство Северной Атлантики. Таким образом, проект сосредоточения судоходства, разработанный Моней'ем, переводил судоходство

с неохраняемых путей на охраняемые и уменьшал «цель», но иначе, чем предполагал автор меморандума.

Правда, министерство судоходства уже несколько месяцев тому назад начало максимально использовать торговые пути Северной Атлантики, но сосредоточение, которое требовалось планом Моней'я, могло осуществиться лишь при участии Соединенных Штатов.

Вышеприведенный меморандум и замечания к нему министерства судоходства должны считаться исходными данными плана, сильно отразившегося на стратегическом положении последних месяцев 1917 года. В Великобритании схема Моней'я начала осуществляться сразу; американцы, по получении телеграфного извещения, энергично к ней присоединились. Их крайне строгая система эмбарго, наложенного на все грузы, не адресованные союзникам, автоматически направила излишки американского экспорта в трюмы пароходов Англии и Антанты. По мере развития схемы росли и конвои. Последствием этих мер было увеличение необходимого импорта и обеспечение охраны судов, занятых этим импортом.

3. Угольная торговля с Францией.

Выше нами упоминалось о том, как адм. Дефф, рекомендуя в своем меморандуме ввести систему конвоев, в качестве одного из доводов приводил данные о защите путей следования угольщиков во Францию. В этом случае он ссылался на прекрасные результаты опыта установления элементарной формы конвоев. В конце 1916 года пароходы, следовавшие с углем во Францию, подвергались интенсивному нападению лодок. По настоянию французов, 7 февраля была установлена система так называемых «охраняемых плаваний» (controlled sailings). Судоходство направлялось по трем путям: первый путь «А» шел между бухтой Mount и Брестом; второй и третий «В» и «С» между Веймутом и Шербургом, Веймутом и Гавром. Переходы через Канал совершались каждые 24 часа, при чем угольщики следовали группами, соблюдая некоторое подобие строя, и руководствовались специальными походными инструкциями или конвоировались траулерами. Число кораблей, исполнявших обязанности конвоиров, было не велико: двенадцать вооруженных траулеров работали на пути бухта Mount—Брест, а пятнадцати хватало для Брестского и Гаврского путей. Насколько благоприятны были результаты, можно судить по таблице на стр. 45.

Цифры достаточно ярко говорили сами за себя и адм. Деффу представлялось очевидным, что судоходство на американских торговых путях будет лучше защищено, если собирать пароходы в конвои. Но доказательств этому все-таки не было.

Обстановка на путях движения угольщиков была исключительная. Переходы через Канал можно было делать ночью,

Месяцы	Путь «А».		Путь «В».		Путь «С».		Всего	
	Колич. отконв. судов.	Колич. погибш. судов.	Колич. отконв. судов.	Колич. погибш. судов.	Колич. отконв. судов.	Колич. погибш. судов.	Колич. отконв. судов.	Колич. погибш. судов.
Март . . .	364	—	121	—	715	3	1200	3
Апрель . .	401	2	148	—	834	—	1383	2
Май . . .	454	3	242	—	737	1	1433	4

а океанские конвои не могли пользоваться такой привилегией. Они не могли избежать двухсуточного пребывания в опасной зоне. Но, конечно, факт исключительно благоприятного плавания угольщиков после применения даже упрощенной системы конвоев производил сильное впечатление. За три месяца менее тридцати вооруженных траулеров сумели обеспечить около 4000 переходов. Путь Penzance—Брест не мог быть покрыт ночным переходом и на этом пути для конвоев, состав которых достигал двадцати пароходов, назначались три траулера. Последнее обстоятельство совершенно опровергало мнение о необходимости значительного превышения числа конвоирующих судов над конвоируемыми. Цифры и статистические данные весьма красноречиво говорили против аргумента о большей уязвимости конвоев.

В течение марта и апреля германские подводные лодки произвели в районе Канала около двухсот атак, из числа которых только двадцать были направлены против сформированных в отряды угольных пароходов. Это обстоятельство объяснялись не только следованием угольщиков ночью. Многие одиночно плавающие пароходы подвергались ночным атакам. Успех опыта можно было приписать одной из двух следующих причин: или немецкие командиры боялись атаковать купцов, идущих группами под конвоем, или же эти группы не так легко было находить. Обе эти причины, повидимому, не зависели ни от количества конвоирующих судов, ни от того, хорошо или плохо держали строй пароходы.

4. Голландский дозор.

Из всех торговых путей наиболее уязвимым был путь из устья Темзы в Голландию. Открытый для требующих лишь несколько часов времени неприятельских набегов из Фландрской бухты, он всегда легко мог подвергнуться нападению с фланга, т. е. из Зеебрюгге, где немцы держали флотилию подводных лодок и отряд новых миноносцев. Однако, до конца июля 1916 г. на этом пути никаких серьезных потерь не произошло. 23 июня Зеебрюггские миноносцы захватили почтовый пароход *Brussels*, все время плававший благополучно. Другой пароход той же

компании должен был выйти из Голландии три дня спустя, вследствие чего последовало распоряжение отправить из Гарвича из состава 9 минной флотилии специальный отряд для его охраны. Высланным миноносцам предписывалось не конвоировать пароход, а следовать параллельным ему курсом, держась вне видимости, и быть готовыми в нужную минуту подойти на помощь. Сблизиться с пароходом разрешалось только в случае, если бы последний, обнаружив силуэты миноносцев и приняв их за неприятельские, стал бы уходить. Нападение не состоялось, переход в Англию прошел без всяких инцидентов. С этого времени на Гарвичские силы была возложена обязанность высылать при каждом удобном случае сильный дозорный отряд к берегам Голландии с целью захватить врасплох те немецкие миноносцы, которые выйдут в крейсерско-набеговые операции на линию Англия—Голландия.

5 июля, когда дозор из Гарвича выслан не был, немцы захватили еще один британский пароход, доставив пленных в Зеебрюгге. На следующий день из Голландии выходили два парохода: один английский почтовый, а другой — голландский. Назначение охраны английскому пароходу не представило затруднений и навстречу ему вышли из Гарвича пять миноносцев. С голландским же п/х *Batavier* дело обстояло иначе. Эскортирование нейтрального парохода ставило последний на положение судна, плавающего в составе вооруженного конвоя и, следовательно, лишало существовавшей в тот период подводной кампаний привилегии для нейтрального судоходства — не быть утопленным без предупреждения. В конце-концов решили выслать из Гарвича пять миноносцев к плавучему маяку Маас с приказанием всю дорогу держаться на виду у *Batavier*. Но он по каким-то причинам вышел значительно раньше срока, и встреча состоялась только после того, как *Batavier* прошел более половины пути. Этот случай заслуживает быть отмеченным, потому что впервые голландскому судну был назначен конвой из состава британских морских сил.

Во исполнение соглашения, заключенного с рядом голландских сельско-хозяйственных обществ, значительное количество продовольствия, отправлявшегося раньше в Германию, пошло в Англию, и количество рейсов пароходов, перевозивших эти грузы, соответствующим образом возросло. Для уменьшения подводного риска пароходы ходили ночью. Совершенно естественно было ожидать, что пароходы, вывозящие из Голландии то продовольствие, которое раньше поступало в Германию, представляют для противника особенно заманчивую цель и, вероятно, станут объектами действий его миноносцев. Поэтому командующий Гарвичскими силами получил приказание при выходах пароходов с продовольствием всегда высылать в море миноносцы. Вечером 19 июля Адмиралтейство получило сведения о появлении германских миноносцев у мыса Hook of Holland. Коммодор

Тирвит тоже находился у голландских берегов и был осведомлен о противнике, но встречи не произошло, так как немцы ко времени получения Тирвитом радио Адмиралтейства, повидимому, ушли в базу. Через трое суток, когда Тирвит снова лично находился в дозоре, он встретился с несколькими миноносцами противника, завязал с ними перестрелку и отогнал их, чем обеспечил благополучный переход всем находившимся в пути купцам.

Охрана британского судоходства на пути из Голландии в Англию быстро приняла форму регулярно действующей организации. К концу июля 1916 года эта организация фактически очень мало отличалась от системы конвоев [1]). 26 июля из Голландии вышли совместно пять английских пароходов, имея инструкции следовать указанными курсами. В то же время с рейда Доунс вышло восемь пароходов в Голландию с приказами следовать тем же путем, но обратными курсами. Пароходы, шедшие на восток, охранялись до входа в голландские территориальные воды, где конвоирующие корабли принимали пароходы, направляющиеся на запад. В состав охраны входили один легкий крейсер и четыре миноносца. Одновременно с выходом пароходов к банке Shouwen высылались легкий крейсер с четырьмя миноносцами на случай появления неприятельских миноносцев из Зеебрюгге. С описываемого времени торговые английские суда, поддерживавшие судоходство между Великобританией и Голландией, не плавали иначе, как в составе конвоев. Конвои выходили через двое—трое суток, одновременно выходило от четырех до девяти пароходов. Западный конвой выходил из Голландии в момент прохода восточным конвоем плавучего маяка North Hinder. Охрана этих конвоев играла первенствующую роль в повседневной службе Гарвичских сил. Плавание пароходов совершалось ночью с целью максимально затруднить наступательные действия противника. Но ночные походы имели свои недостатки—пароходы дурно держали строй и сильно растягивались. Один из них *Orient* был особенно плохой ходок и служил предметом постоянных разговоров офицеров миноносцев о том, что ему следовало бы назначить отдельную охрану. Однако, несмотря на их убеждение, что *Orient* рано или поздно непременно будет утоплен торпедой, не он стал первой жертвой после организации конвоев на англо-голландском торговом пути, а п/х *Colchester*, принадлежавший той же железнодорожной компании, что и п/х *Brussels*, захват которого и вызвал установление системы конвоев.

21 сентября *Colchester* шел на восток в составе конвоя из четырех пароходов; конвой имел приказание пройти маяк North Hinder в 10 ч. вечера, оставив его в 7 милях к S-у. В указанной точке конвой должен был встретить миноносцы и следовать под их охраной до входа в голландские территориальные воды. Ночь выдалась очень темная, но при исключительно хорошей

[1]) В приказах от 31 июля группы этих пароходов именовались «конвоями».

видимости. В назначенное время миноносцы увидели лишь два парохода, идущих в Ost-вом направлении. Опасаясь привлечь внимание неприятеля, миноносцы сигналов не делали, но, так как хорошо всем известный *Colchester* не пришел, два из них остались на месте рандеву в ожидании *Colchester* и другого парохода. Ни тот, ни другой так и не появились. Один пароход, как потом выяснилось, вообще не вышел, о судьбе же *Colchester* стало известно только 23 сентября после опубликования германским телеграфным агенством Вольфа сообщения об его захвате и приводе в ночь на 22 сентября в Зеебрюгге.

Потеря *Colchester* привела к радикальной перемене установленной системы защиты судоходства. 5 октября Тирвит издал новые инструкции, в которых принцип непосредственной охраны уже не играл роли. Пароходы стали посылаться днем, при чем шедшие на восток должны были проходить маяк North Hinder в 10 ч. утра, а шедшие на запад оставлять голландский берег (Hook of Holland) в 7 ч. утра.

Весь путь делился на восемь участков. Во время плавания пароходов в каждом участке зигзагировал 15-узловым ходом миноносец. Таким образом, система «конвоев» уступила системе «охраняемых путей». Однако, последняя просуществовала лишь месяц. В ноябре снова установились конвои, но с некоторыми изменениями: четырем конвоирующим миноносцам предписывалось держаться с таким расчетом, чтобы головной находился на траверзе первого парохода, а концевой на траверзе последнего.

Благоприятный результат последней системы привел к увеличению числа судов, составлявших отряды, выходившие два раза в неделю из Англии и Голландии. 27 ноября восточный конвой насчитывал в своем составе восемь пароходов, а западный одиннадцать. На радость командирам миноносцев старый тихоходный *Orient* перестал ходить, но оставался ряд почти таких же тихоходов, которые тем не менее ни разу не стали объектами неприятельского нападения. С момента введения конвоев на англо-голландском торговом пути, т. е. с июля 1916 года до начала неограниченной подводной войны в феврале 1917 года, единственную потерю составлял п/х *Colchester*.

5. Американские подкрепления.

Мы знаем, что предполагаемая помощь Америки на море повлияла на последнее решение Адмиралтейства. Адмирал Джеллико упоминал о ней в меморандуме, представленном военному кабинету 23 апреля, а адм. Дефф указывал на эту помощь как на один из доводов в пользу конвоев в докладной записке от 26 апреля. Соглашения в ту пору ушли недалеко, но некоторые принятые решения давали надежду, что помощь США

будет широкая. Поэтому Адмиралтейство, разрабатывая новые планы ведения кампании, было в праве на нее рассчитывать.

Уже 23 марта Адмиралтейство телеграфировало в Вашингтон английскому морскому агенту разрешение сообщать морскому департаменту [1]) взгляды Адмиралтейства, если со стороны американского высшего морского командования последуют соответственные вопросы. В частности нашему морскому представителю сообщалось, что Адмиралтейство подготовлено к тому, чтобы организовать на юго-западном побережьи Ирландии базу для миноносцев, могущих оперировать против германских лодок, и для защиты торговых путей.

Одновременно с получением нашим агентом инструкции Адмиралтейства американское правительство и само сделало крупный шаг вперед. В конце марта 1917 года начальник морской академии в Ньюпорте адм. Симс был вызван в Вашингтон, где ему было сказано, что война с Германией неминуема, и приказано, соблюдая возможную секретность, спешно отправиться в Лондон.

В данной ему инструкции говорилось: «изучить обстановку и выяснить, как лучше и скорее всего мы можем принять участие в войне на море». Симс прибыл в Англию 9 апреля и на следующий день был принят адм. Джеллико. Война же между Америкой и Германией была объявлена 6 апреля. Таким образом, вопрос секретности отпал и беседа американского адмирала с адм. Джеллико могла вестись с полной откровенностью.

Джеллико нарисовал адм. Симсу ту же картину, что и военному кабинету — потери судоходства стали совершенно невыносимыми, самой насущной и неотложной потребностью является необходимость увеличения числа миноносцев, базирующихся на Куинстоун. Кроме того, желательно, чтобы американский флот сформировал в помощь нам летучую эскадру в Атлантическом океане для действий против неприятельских вспомогательных крейсеров и наблюдения за районами вод, омывающими юго-восточное побережье Америки, Мексиканский залив и западное побережье Америки до Панамы, а также эскадру в Китайских водах для поддержания интересов союзников на Дальнем Востоке. Что же касается мероприятий по блокаде, то они сводились к просьбе установить осмотр всех нейтральных торговых судов, грузящихся в портах Соединенных Штатов.

Истинное положение дел явилось для Симса откровением. Он никогда ни одной минуты не думал, чтобы положение союзников могло быть столь критическим, и, не теряя времени, послал морскому департаменту два чрезвычайно серьезных донесения. Без всяких колебаний он присоединялся к мнению Адмиралтейства, что решающий фактор войны — подводная кампания, а решющий театр операций — «фокус коммуникаций восточной части

[1]) Учреждение, равнозначащее в Англии Адмиралтейству, а в других буржуазных государствах—морскому министерству. *Ред.*

Атлантического океана». Поэтому Симс настаивал на немедленной высылке возможно большего числа миноносцев и мелких противолодочных кораблей. Миноносцы должны были в основном базироваться на Куинстоун, но иметь передовую базу в Биргавене; противолодочные корабли предполагалось использовать для дозорной службы у берегов. Допуская возможность некоторой оппозиции в рядах высших членов департамента, Симс телеграфировал подробный критический разбор всех обсуждавшихся в то время в Лондоне — а, вероятно, и в Вашингтоне — новых мероприятий по борьбе с подводной опасностью.

Господствовавший в то время в Адмиралтействе взгляд о непригодности системы конвоев он разделял полностью, равно и мнение высшего морского командования о неосуществимости проекта закупорки устьев германских рек. Вспоминая, вероятно, обстановку испано-американской войны, когда настойчивые требования защиты американского побережья так связали руки морского командования, адм. Симс в заключение опровергал мнение о возможности распространения подводных операций на западную часть Атлантического океана. «Очевидность говорит за то,—доносил американский адмирал,—что такие операции диверсионного характера, как нападение на наши берега, или им подобные, не имеют серьезного значения. Война решится в восточной части Атлантического океана.

... Данные о числе наличных неприятельских лодок и сроках постройки новых даже при условии большой неточности этих данных совершенно определенно говорят за то, что противник будет продолжать концентрировать деятельность лодок в упомянутом районе.

... На основании вышеизложенного и всех имеющихся сведений явствует невозможность для противника разбрасывать лодки по другим водным пространствам земного шара без ослабления результатов в районе восточной Атлантики».

Тем временем в Америке состоялся ряд конференций и совещаний: 10 апреля командующие союзными эскадрами станций Северной Америки и Вест-Индии, французский адмирал Грассе и английский Броунинг, встретились с представителями американского морского командования на Гамптонском рейде. После предварительных переговоров они отправились в Вашингтон, где под председательством секретаря по морским делам[1]) Даниельса состоялось новое совещание. В своем вступительном слове Даниельс сказал: «американский флот будет действовать совместно с союзниками полною мощью». Слова главы морских сил Соединенных Штатов оправдались очень скоро. 13 апреля адм. Броунинг телеграфировал в Лондон, что американцы фактически уже приступили к выполнению сделанных им предложений: сформирована отдельная эскадра на случай прорыва в океан

---

[1]) Морского министра.

неприятельских вспомогательных крейсеров; в ближайшем времени будет выслана эскадра на восточное побережье Америки; флот Соединенных Штатов берет на себя наблюдение за западным побережьем Америки от Канады до Колумбии и за водами Мексиканского залива. Китайская эскадра США остается в Тихом океане.

24 апреля в США прибыл член кабинета Бальфур во главе миссии, в состав которой входили следующие лица: от финансового ведомства лорд Кэнлифф, от министерства снабжений Лейтон, от военного министерства ген. Бриджес, от Адмиралтейства адм. Де-Чер. Кроме того, в числе членов миссии был и председатель комиссии по доставке пшеницы Андерсон. Члены миссии считались гостями американского народа и получили те же сердечные заверения о готовности оказать всемерную помощь, что и адм. Броунинг. Единственно, что просили американцы, это откровенно разъяснить все вопросы, связанные с мобилизацией национальных ресурсов. Они были вполне готовы принять самые решительные и суровые меры в отношении блокады и заявили, что организуют контрольный комитет по экспорту и при нем бюро по выдаче разрешений на вывоз грузов, при чем указывали, что комитет по всем вопросам, связанным с грузами, адресуемыми нейтральным государствам, будет руководствоваться указаниями британского военного торгового разведочного бюро. Но от составления «черного листа» пароходных обществ и арматоров наподобие великобританского американские власти отказались.

Присылка миноносцев не заставила себя ждать. 4 мая в Куинстоун прибыл 8-ой дивизион эскадренных миноносцев; 17 мая — 9-ый дивизион, 24 мая — 6-ой дивизион [1]). Таким образом, уже через два месяца после вступления Америки в войну в распоряжение главного командира в Куинстоуне поступило восемнадцать миноносцев.

Подкрепление дало возможность изменить дислокацию морских сил в Ирландском море. С начала подводной кампании северный подход к Британским островам, соприкасающийся с ирландским побережьем у островов Тори, охранялся весьма слабо, что очень беспокоило Адмиралтейство.

Поэтому 4 мая все лодки типа „E“ получили приказание перейти из Куинстоуна на север в Lough Swilly для операций по параллели 55° W между меридианами 10° и 13° W. Впоследствии этот подводный дозор был усилен четырьмя куинстоунскими миноносцами, а затем подчинен отдельному флагману контр-адмиралу Миллеру. Последнее было сделано, чтобы несколько разгрузить главного командира в Куинстоуне.

---

[1]) 8 дивизион: *Wadsworth, Conyngham, Porter, Wainwright, Mac Dougall* и *Davis.*
9 „ „ *Rowan, Cassin, Ericsson, Tucker, Winslow, Jacob Jones.*
6 „ „ *Cushing, Sampson, Benham, Nicholson, Cummings* и *O'Brien.*

В дополнение к принятым мерам последовала еще одна, имевшая влияние на ход противолодочных операций в Канале. Было признано, что воздушные дозоры прибрежных путей являются крайне важным фактором в деле защиты торговли. На французском берегу имелись воздушные станции в Дюнкерке (15 самолетов), в Булони (5 самолетов), в Гавре (5 самолетов), в Шербурге (4 самолета) и в Бресте (13 самолетов), при чем каждая станция действовала в своей определенной воздушной зоне. У нас станции находились в Ньюгавене (12 самолетов), в Бембридже (12 самолетов), Портланде (12 самолетов) и Колшоте (4 самолета).

Необходимость согласования действий этих двух организаций была очевидна, в виду чего, по инициативе стоявшего во главе французской морской авиации кап. 2 р. Лаборд, 11 мая в Адмиралтействе состоялось совещание. Совещание установило границы французской и британской зон и выработало общий код визуальных и радио-сигналов, что, конечно, в значительной степени облегчало операции по выслеживанию и преследованию лодок.

6. Фландрская бухта, апрель—май 1917 г.

Читатель помнит, что среди моряков господствовала идея о возможности положить предел деятельности неприятельских лодок непосредственным ударом по фландрскому побережью.

О том, что идея сама по себе была превосходна, спорить не приходилось. Но вопрос ее выполнения заставлял призадуматься. Укрепления фландрской береговой линии были исключительно сильны. В Knocke к востоку от канала Брюгге находилась тяжелая батарея «Кайзер Вильгельм II», в полутора милях к западу от Остендетакая же батарея—«Тирпиц» [1]). Еще две батареи строились. Берег между этими батареями защищался большим количеством подвижных и полуподвижных мелкокалиберных батарей, пулеметными гнездами и окопами. Однако, адм. Бейкон не считал эти грозные сооружения непреодолимым препятствием и разработал план высадки позади германского левого фланга у Middelkirke трех бригад пехоты.

Сухопутное командование план одобрило, но исполнение его было отложено, пока линия нашего фронта не продвинется до определенного места.

Намечавшаяся операция представляла собой фланговый удар с моря, который преследовал узкую задачу, ни в какой мере не связанную с серьезной атакой Остенде и Зеебрюгге. По имеющимся сведениям, оба эти пункта отнюдь не могли считаться уязвимыми. Даже в случае подавления огня береговых укреплений и удачной высадки судьба десанта, лишенного возмож-

[1]) На батарее «Кайзер Вильгельм II» стояло четыре 12″ пушки, дальность действия которых достигала 205 каб. На батарее «Тирпиц» четыре 11″ пушки с дальностью действия 175 каб.

ности соединиться с фландрской армией, не вызывала никаких сомнений. Противнику нельзя было помешать сосредоточить крупные силы, которые сбросили бы высаженные части с захваченной ими узкой полоски берега в море.

Однако, в грозной оборонительной системе противника имелось одно слабое место. Зеебрюгге, как говорит само его название, является морским портом Брюгге, но портом не природным, а искусственным. Сообщение между Брюгге и его гаванью может поддерживаться только по шлюзованному каналу. «Уничтожение шлюзов в Зеебрюгге,—писал адм. Бейкон,—фактически прерывает сообщение Брюгге с морем, т. к. отдает канал во власть прилива».

В том, что 15" снаряды разобьют шлюзы, сомневаться не приходилось, равно как не приходилось сомневаться в последствиях удачной бомбардировки. Но, конечно, последняя была сопряжена с большими трудностями. Батарея «Кайзер Вильгельм II» с ее дальнобойными пушками не позволяла вести обстрел иначе, как перекидным огнем, а следовательно, задача сводилась к тому, чтобы с тринадцатимильного расстояния попасть в невидимую цель 90 фут. длиною и 30 шириною. Все затруднения, неизбежно связанные с обстрелом берега вообще, в подобной операции обострялись особенно сильно: найти цель можно было только нащупыванием, результаты стрельбы могли сообщать лишь аэропланы, летающие над неприятельской территорией и атакуемые воздушными силами противника, а бомбардирующие корабли, находясь в сфере огня батареи «Кайзер Вильгельм II», легко могли быть приведены к молчанию ее дальнобойными орудиями, раньше чем сами поспеют нащупать цель.

Адм. Бейкон подсчитал возможные шансы на успех и в поданной им докладной записке указывал, что «теоретически орудие, правильно наведенное в вертикальной и горизонтальной плоскостях, должно из 63 выстрелов дать одно попадание в шлюз. Таким образом, чтобы иметь шансы попасть в оба шлюза, надо сделать не менее 126 выстрелов. Однако, наводка корабельного орудия менее точна, чем наводка берегового орудия, а потому потребуется сделать вдвое больше выстрелов, т. е. 252 выстрела». Три вооруженных дальнобойной артиллерией монитора *Erebus*, *Terror* и *Marshal Soult* могли делать по одному выстрелу в минуту, следовательно, для производства 252 выстрелов требовалось минимально восемьдесят четыре минуты. Конечно, надо было взвесить и риск, т. е. учесть потери, неизбежно связанные с производством операции в сфере огня батареи «Вильгельм II». Этот риск не поддавался арифметическим подсчетам, но адм. Бейкон верил, что, если удастся захватить противника врасплох и начать бомбардировку под защитой дымовых завес раньше, чем противник успеет определить расстояние, то имеется много шансов на то, что в течение 85 минут,

нужных для операции, немцы так и не определят дистанцию. Само собою разумеется, решить этот вопрос заранее не представлялось возможным. «Ради разрушения шлюзов стоит потерять один монитор,—писал Бейкон,—но потеря трех мониторов при условии, что шлюзы останутся нетронутыми, покажет неразумность риска. Поэтому я ничего не могу сказать заранее о том решении, которое приму».

Главным затруднением на пути удачного завершения операции было следующее: операция требовала таких метеорологических условий, которые бывали крайне редко и случались далеко не регулярно. Внезапность требовала, чтобы бомбардирующие мониторы до рассвета заняли назначенные им позиции; утренние туманы, висящие над целью, сразу сорвали бы операцию; течение должно было быть вдоль берега, чтобы поставленные на якорь корабли могли бы стоять бортом к цели. Низкие облака исключали возможность корректировки артиллерийского огня с воздуха; ветер же должен был быть NO-ой или SW-ой четверти, чтобы дымовая завеса держалась между берегом и кораблями. При перемене ветра на SO или SW дым понесло бы на мониторы. Необходимые условия погоды не могли продержаться долго, следовательно, операция, имеющая шансы быть успешной сегодня, легко могла потерять эти шансы на следующий день [1]).

Трижды собирал свой отряд адм. Бейкон на рейде Доунс и снимался с якоря, но трижды перемена погоды заставляла ворочать обратно. Вечером 11 мая отряд снова собрался в Доунс, и Бейкон назначил операцию на следующее утро. Но корабли начали сниматься с якоря между одиннадцатью и двенадцатью часами вечера, т. е. в совершенной темноте, и вопрос о том, сможет ли бомбардировка состояться завтра или опять отложится, оставался открытым. Первая часть операции представляла собою действия подготовительного характера, но от их удачного выполнения зависел успех всей операции. Надо было выставить на позиции мониторов буй и определить истинный его пеленг с мола. В условиях мирного времени задача решилась бы просто, т. е. соответствующими астрономическими наблюдениями; в военное время, находясь у неприятельских берегов и в сфере огня неприятельских батарей,

---

[1]) Адм. Бейкон выделил для операций 41 корабль, считая и катера:
3 монитора с 15″ артиллерией: *Terror* (флаг), *Erebus* и *Marshal Soult*.
1 „ 12″ „ *Sir John Moore*.
2 „ типа «М» №№ 24 и 26.
2 лидера *Botha* и *Faulknor*.
8 эск. миноносцев (6 флотилия): *Lochinvar*, *Landrail*, *Lydiard*, *Mentor*, *Moorsom*, *Morris*, *Mermaid* и *Racehorse*.
6 колесных тральщиков.
19 моторных катеров.
Тирвит выслал для поддержки и прикрытия операции крейсера *Lightfoot* и *Nimrode* с 12 миноносцами.

пришлось прибегнуть к иному способу, притом достаточно рискованному. Выполнение задачи по определению пеленга было возложено на кап. 2 р. Фразера. В 11 ч. вечера Фразер на *Lochinvar* совместно с *Lydiard* снялся с якоря и через три с половиной часа поставил с *Lydiard* первый буй в 15 милях на NW от оконечности мола. Этот буй указывал путь следования к месту позиции, и Фразер оставался у буя, пока не показались корабли отряда. Затем он пошел к месту позиции и в 3 ч. 40 м. у. поставил второй буй. Выждав некоторое время, он повернул на Зеебрюгге и приступил к выполнению рискованного эксперимента. Метод определения истинного пеленга, от которого зависел успех бомбардировки, заключался в следующем: миноносец, держась точно на курсе и следуя определенным ходом, должен был итти по направлению к молу; в те минуты, когда мол вырисовывался из мглы, надо было брать как можно точнее его пеленг. По полученным пеленгам предстояло вычислить истинный пеленг от мола на буй. Миноносец пошел к молу в 4 ч. у; рассвет уже наступил, но стоявшая мгла не позволяла видеть дальше мили впереди носа. И Фразер прекрасно понимал, что взять пеленг удастся не раньше, как подойдя чуть ли не вплотную к дулам немецких орудий.

Медленно двигаясь вперед, он услышал трескотню зенитных орудий противника, открывших огонь по нашим самолетам, высланным из St Pol для наблюдения за падением снарядов. Мгла не рассеивалась, и через несколько минут он убедился, что под килем миноносца остается очень мало воды. Вслед за этим под самым носом показались очертания мола. Фразер, развернувшись машинами, лег на обратный курс. В 4 ч. 45 м. *Lochinvar* подошел к бую, и Фразер немедленно сообщил на отряд выясненные с таким риском пеленг и расстояние.

Тем временем адм. Бейкон подошел к позиции. У буя стали *Erebus*, *Terror* и *Marshal Soult*. На NW от них отдал якорь *Sir John Moore*. Значительно на ветре и ближе к берегу стали в строе пеленга моторные катера, готовые выпустить дымовую завесу. Лидеры, миноносцы и старые мониторы стали вокруг бомбардирующих кораблей, образовав некоторое подобие прямоугольника. Высланные накануне из Гарвича крейсер *Lightfoot* с группою миноносцев крейсеровали вблизи банок Thornton, составляя отряд прикрытия на случай появления миноносцев противника. Крейсер *Nimrod* с четырьмя миноносцами зигзагировал и вокруг отряда, охраняя его от подводных лодок. Тральщики тралили пространство между бомбардирующими мониторами и *Sir John Moore*.

Мгла помешала открыть огонь в назначенное время, и это в корне нарушило все распоряжения по воздушным силам. Стоявший в Дюнкерке штаб воздушных сил выделил два аппарата для корректировки огня в Зеебрюгге, назначив им прикрытие из девяти самолетов. Кроме того, было послано шесть аппаратов из

состава 10 воздушной эскадрильи для защиты отряда от могущих появиться неприятельских бомбардировщиков и семь из состава 4 эскадрильи для наблюдения за побережьем и охраны корректировщиков. Корректировщики поднялись в 2 ч. ночи, но один из них вследствие неисправности мотора был вынужден снизиться на территории Голландии, а второй, прилетев в Зеебрюгге около 3 ч. н., почти два часа ждал начала бомбардировки. Таким образом, наблюдение за падением снарядов, от которого зависело так много, выполнялось одним аппаратом с запасом горючего на исходе.

Огонь открыли через несколько минут после получения необходимых данных от кап. 2 р. Фразера, т. е. около 5 ч. утра. Первые залпы дали большой недолет, а т. к. многие снаряды не рвались, то данные для корректировки получались далеко не от каждого залпа. Однако, после 5 ч. у. стрельба значительно улучшилась: двенадцатый залп с *Marshal Soult* дал попадание, двадцать шестой залп *Erebus*'а нащупал цель. О результатах стрельбы *Terror*'а судить было трудно, так как из-за нервущихся снарядов корректировка на нем не могла наладиться. Из 240 выпущенных снарядов поступило сообщение о разрыве только сорока пяти.

В 5 ч. 30 м. у единственного воздушного корректировщика запас горючего настолько истощился, что он был вынужден улететь обратно, в результате чего последние полчаса корректировка велась «на-глазок».

В течение первого часа деятельность противника сводилась к попыткам перебить радио корректировщика и к поддержанию непрерывного огня зенитных батарей, но к 6 час. она усилилась.

Семь самолетов нашей 4 эскадрильи поднялись в 5 ч. у. и через 45 минут были у Зеебрюгге, где их встретил германский воздушный отряд численностью в два раза больше. Над районом бомбардировки завязался длительный воздушный бой. На помощь английским самолетам поспешила часть самолетов, охранявших нашего корректировщика, но тем не менее перевес в силах оставался на стороне немцев. С первых моментов боя английский отряд оказался разделенным, но, несмотря на невыгодность положения и на малочисленность, победа осталась за нашими летчиками. Было сбито пять неприятельских аппаратов, из которых три упали в море. Только благодаря этому воздушному бою, эскадра смогла провести бомбардировку до конца без помехи. В 6 час., когда батарея в Knocke открыла огонь, последовало приказание прекратить стрельбу и сниматься с якоря. Адм. Бейкон вернулся под впечатлением удачи, считая, что шлюзы повреждены, и был очень недалек от истины. Снятые с воздуха фотографии показали, что по западную сторону шлюза не менее 15 снарядов упало в расстоянии лишь нескольких фут от батопорта (схема 1). С восточной стороны снаряды ложились не так кучно, но четыре снаряда все-таки легли почти у самого

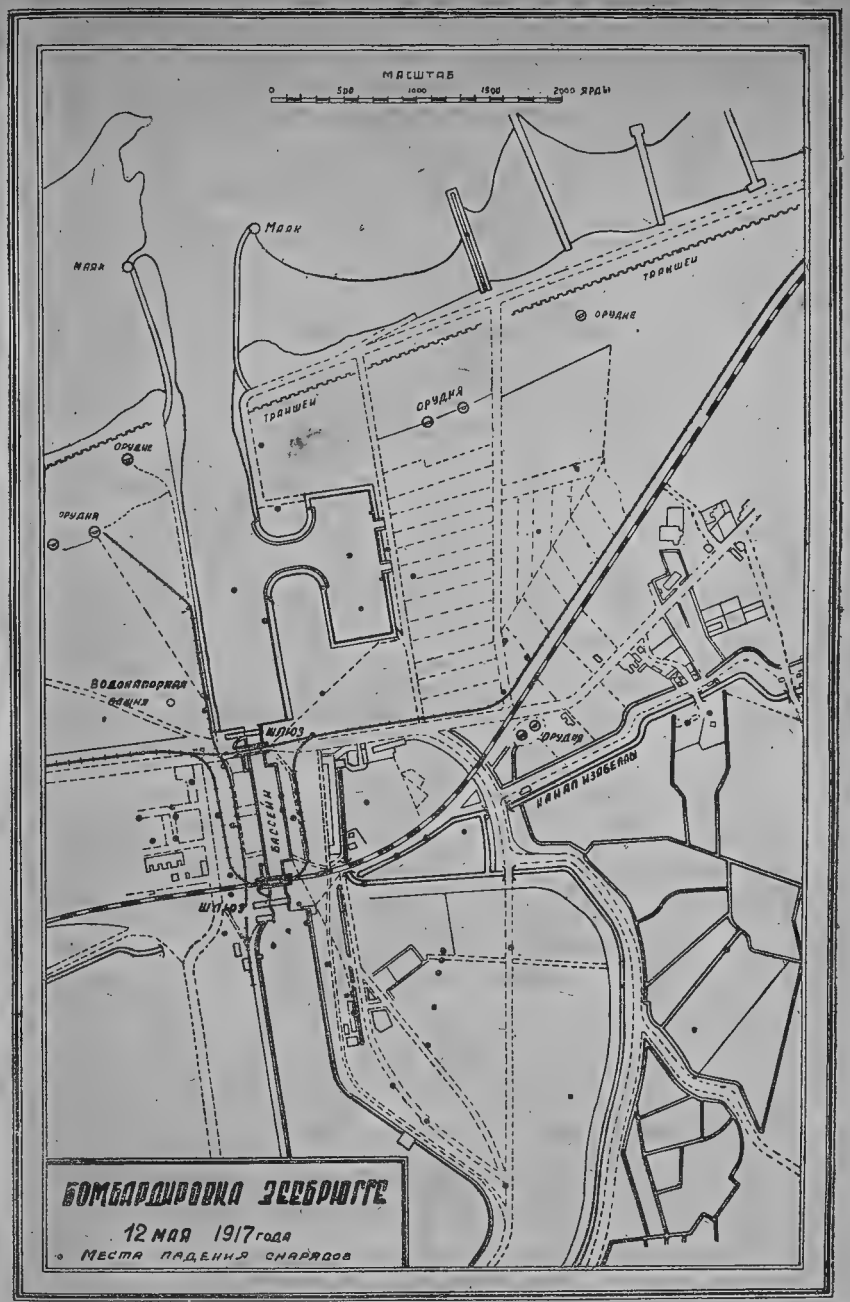


Схема 1. Бомбардировка Зеебрюгге 12 мая 1917 г.

батопорта. Здание насосов уцелело буквально чудом. Несколько снарядов упало на берегу бассейна, расположенного к северу от шлюзов, пострадали также портовые мастерские. Тем не менее Зеебрюгге после бомбардировки остался той же базой, что и до нее. Миноносцы и лодки, пользуясь ее услугами, могли попрежнему с успехом производить свои операции.

Бомбардировка закончилась неудачей, но детали ее выполнения остаются навсегда примером того, как нужно обходить трудности, связанные с обстрелом берега [1]).

7. Подводная война, май 1917 г. [2]).

Результаты операций неприятельских лодок против торговли в течение мая показали, что «нагрузка» прошлых месяцев становится не по силам подводному противнику.

Собранные данные указывали, что в апреле в крейсерстве находилось 50 *U*, *UB* и *UC* и что время, проведенное ими в море, достигало 660 суток. В мае эти цифры упали соответственно до 40 и 535. Число *UB* и *UC* оставалось то же, что и в апреле (около 24), но число *U* упало с 25 до 16. Большие немецкие лодки крейсеровали главным образом на юго-западных подходах к Англии и на Атлантических торговых путях, чем и объяснялось некоторое уменьшение потерь на других внешних путях. В апреле погибло 191 судно, а в мае 156. В Канале положение дел оставалось по-старому — в мае немцы потопили 59 судов, т. е. на три судна больше, чем в предыдущем месяце. В общем уменьшение потерь было незначительно, и цифра погибшего тоннажа попрежнему вызывала тревогу. В мае британское судоходство потеряло 352 569 тонн. Всего же погибло 596 629 тонн. Кроме того, немцы повели удачные операции у северного побережья Испании против пароходов, занятых вывозом испанской руды. 1 мая у Кантабрианского берега близ Сантандера появилась *UB*, которая потопила португальский пароход *Barreiro*, затем пошла на запад и в течение 3 и 4 мая пустила ко дну у Рабадейра пять пароходов. Два дня спустя она оказалась у Гижона, где та же участь постигла еще два парохода. 7 мая *UB* была замечена у Бильбао. Ее сменила *UC*, потопившая между 25 и 28 мая четыре парохода на линии Бильбао-Корунья. Нападение на судоходство, занятое экспортом испанской руды, являлось событием крупного масштаба. Испанские арматоры с началом неограниченной подводной войны почти совершенно прекратили сделки с рудой, а испанское правительство объявило, что всякий пароход, прибывающий за рудой в испанские порты, должен доставлять в обмен уголь в количестве, не меньшем 33% количества руды,

---

1) См. схему 1.
2) См. схему 2.

предполагаемой к вывозу [1]). Итак, немецкие лодки обратили свое внимание на крайне важный путь, на котором торговля и без того испытывала большие затруднения. Было совершенно оче-

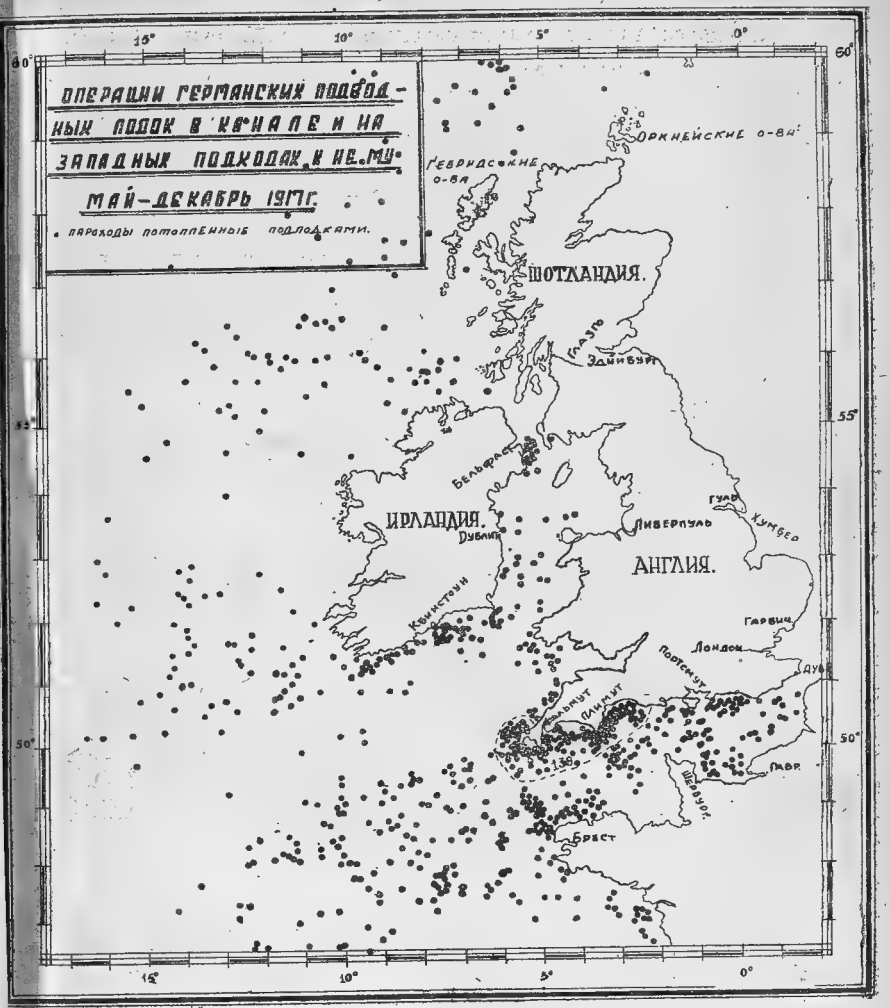


Схема 2. Подводная кампания в Канале и на западных подходах к нему за май—декабрь 1917 г.

---

1) См. *Fayle „Seaborne Trade“*, том III, стр. 51, а также „Морской Сборник“ 1924 г. № 8, рецензию Нелидова на эту книгу.

видно, что, если немецкий штаб сможет держать здесь лодки продолжительное время, вывоз руды прекратится вовсе.

Статистика потерь говорила за то, что океанские конвои — система, на которую мы так старались перейти—вероятно, окажет значительное влияние на существующую обстановку на море. Как говорилось выше, действующая система, т. е. система «охраняемых путей», применялась главным образом к судам, выходившим из портов Англии. Судам, шедшим в Англию, давались лишь походные инструкции, т. к. не представлялось возможным охранять пути следования и следить за передвижением пароходов, вышедших по назначению за неделю или десять дней до момента подхода к Британским островам. Список потопленных пароходов говорил за то, что принятая Адмиралтейством система охраны несомненно удерживала в известных границах потери экспортного судоходства и что, если бы имелась возможность применить эту систему к пароходам с импортными грузами, общие результаты защиты торговли были бы благоприятнее. Цифры потерь видны из следующей таблицы:

Нападения лодок в Северной Атлантике и в Канале.

Месяцы.	Число нападений на суда, подходившие к Великобритании, Франции или Скандинавии из северных и южных Атлантических портов.	Число нападений на суда, выходившие из Великобритании, Франции или Скандинавии в северные и южные Атлантические порты.	Число нападений на суда каботажного плавания и на суда, плававшие между Великобританией и Францией.	Число нападений на рыболовные суда	Число нападений на суда, порты назначения которых остались невыясненными.
Март . . .	69	32	60	62	26
Апрель . .	110	30	32	9	36
Май	100	20	38	20	28

Достаточно беглого взгляда на приведенную таблицу, чтобы увидеть, что импортное судоходство оказывалось в пять раз уязвимее экспортного. Единственным методом защиты нашего импорта могла быть лишь система беспрерывной вооруженной охраны, т. е. система конвоев.

8. Первый конвой, май 1917 г.

Первый опыт новой системы защиты торговли прошел удачно. 28 апреля Адмиралтейство телеграфировало старшему морскому

начальнику в Гибралтаре, сообщая о решении формировать в этом порту конвои как из британских пароходов, так и из пароходов Антанты, и что первый конвой должен выйти приблизительно дней через десять. В дальнейшем в телеграмме указывалось, что число пароходов, входящих в один конвой, не должно быть больше двадцати, а ход не свыше 11 узлов, так как эскадренный ход не превысит 7 узлов. Каждый пароход надлежало снабдить переносным телефоном для переговоров с мостика в машинное отделение, а также туманными буями для соблюдения места в строю. 4 мая последовала телеграмма с приказанием начать формировать конвои 7 мая.

Тем временем кап. 1 р. Локкиер получил приказание отправиться в Гибралтар и вступить в командование формирующимся конвоем. 2 мая Локкиер с судами особого назначения *Mavis* и *Rule*, отправляемыми для охраны конвоя в океане, вышел из Девонпорта и 7 мая прибыл в Гибралтар. 10 мая конвой из 16 пароходов был готов к выходу в море. Утром капитаны и старшие механики были собраны на совещание, на котором им были даны соответствующие инструкции относительно соблюдения места в строю и ряд других указаний по вопросам эскадренного плавания. Вечером конвой снялся с якоря и построился в три колонны. Головным в правой колонне, согласно полученным инструкциям, шел Локкиер на п/х *Clan Gordon*. Колонна состояла из пяти пароходов, имевших назначение в порты западного побережья Англии. На время прохода опасной зоны, т. е. до меридиана 11° W, конвой сопровождали три вооруженных яхты из Гибралтара. Путь следования был указан гибралтарским старшим морским начальником и выбран им из числа рекомендованных Адмиралтейством. На каждом пароходе имелся сигнальщик для разбора и репетования сигналов. За время похода неприятельских лодок встречено не было, пароходы держали место в строю и следили за сигналами вполне удовлетворительно. Главное затруднение составляла неспособность пароходов с маломощными машинами поддерживать свой номинальный ход. Хотя фактический ход конвоя не превышал $6^1/_2$ узлов, один 7-узловой пароход пришлось дважды отделять от остальных, при чем один раз ему было приказано «срезать угол», чтобы притти во-время к месту рандеву с миноносцами.

Дивизион миноносцев из Девонпорта должен был встретиться с конвоем 18 мая в 8 ч. утра, но, т. к. конвой оказался в 20 милях западнее назначенного места, встреча состоялась только в 4 ч. дня. Находясь к югу от островов Сцилли, колонна пароходов западного побережья отделилась и пошла под конвоем двух миноносцев. 20 мая, придя на видимость Smalls, пароходы этой колонны разошлись, взяв курс на порты своего назначения. Колонны, следовавшие в порты восточного побережья, 20 мая зашли в Плимут и вечером в тот же день пошли дальше. У Портланда миноносцев сменили 24 дрифтера из Poole

и конвой пошел по Каналу тремя отрядами, имея в каждом отряде по 8 дрифтеров. 22 мая конвой стал на якорь на рейде Доунс, откуда пароходы разошлись по портам самостоятельно.

Успех первого опыта действовал очень ободряюще и рассеивал опасения относительно неумения личного состава торговых судов соблюдать место в строю. Впечатление капитанов от совместного плавания было вполне благоприятное: находясь в составе конвоя, они чувствовали себя гораздо спокойнее в опасной зоне, не рискуя попасть в плен, если после потопления парохода остались бы в живых. Помимо этого они считали большим для себя облегчением, что с них снимается ответственность за курсы и за выполнение разных правил и инструкций, связанных с отдельным плаванием в военное время.

Новая система защиты торговли не встретила сочувствия в Соединенных Штатах; американцы смотрели на нее с большим пессимизмом. Телеграфируя по этому поводу Адмиралтейству, морской департамент сообщал, что, по его мнению, вооружение пароходов гораздо более действительное средство, чем посылка пароходов под охраной вооруженных кораблей. Когда в начале мая Адмиралтейство обратилось в Вашингтон с просьбой сформировать конвой в составе 16—20 пароходов и выслать их в Англию под охраной готовящегося в тот момент выходить дивизиона миноносцев, морской департамент ответил, что считает указанную цифру чересчур крупной и находит возможным посылать пароходы группами не более четырех в каждой. Адмиралтейство не сочло возможным настаивать на своем предложении, и пароходы совершили переход одиночным порядком без охраны.

9. Фландрская бухта, май — июнь 1917 г.

Адмирал Бейкон предполагал 26 мая дополнить бомбардировку Зеебрюгге бомбардировкой портовых мастерских Остенде, но помешала погода. Попытка привести план в выполнение 27 мая не удалась по той же причине. Благоприятные метеорологические условия наступили только 4 июня. Назначенный в операцию отряд в составе двух мониторов, двух лидеров, шести миноносцев, двух судов «*П*» и двенадцати моторных катеров вышел в 10 ч. из Дувра и лег курсом на банку Ratel [1]). В тот же день, но часом раньше, из Гарвича к банке Thornton вышел отряд прикрытия под брейд-вымпелом коммодора Тирвита в составе четырех легких крейсеров, лидера и восьми миноносцев [2]), а через полчаса после ухода Тирвита вышел лег. кр.

---

[1]) Мониторы *Erebus, Terror;* лидеры *Botha, Faulknor;* миноносцы *Lochinvar, Lance, Manly, Mentor, Moorsom, Miranda;* суда „*П*“ №№ 11 и 50; моторные катера №№ 532, 279, 239, 252, 105, 282, 103, 272, 110, 280, 283, 276.

[2]) Легкие крейсера *Centaur* (брейд-вымпел), *Concord, Canterbury, Conquest;* лидер *Lightfoot;* миноносцы *Surprise, Truculent, Starfish, Recruit, Taurus, Sharpshooter, Satyr, Torrent.*

Undaunted с тремя легкими крейсерами и восемью миноносцами [1]). Последние высылались с целью недопустить противодействие противника со стороны банки Schouwen.

Подготовка к бомбардировке не отличалась от подготовки обстрела Зеебрюгге. Буй для бомбардирующих мониторов должен был поставить кап. 2 р. Фразер, ему же поручалось повторить маневрирование, необходимое для определения пеленга цели и расстояния. Суда, непосредственно незанятые бомбардировкой, должны были стать вокруг мониторов по той же диспозиции, что в прошлый раз. Разница между первой и второй операциями заключалась лишь в том, что во второй операции был слабее бомбардирующий отряд и сильнее отряд прикрытия.

Пройдя заграждения у буя № 11 А, адм. Бейкон лег курсом на северную конечность банки Ratel; около часа ночи кап. 2 р. Фразер на *Lochinvar* вместе с *Lance* был выслан вперед. Подходя к банке, Фразер увидел в Ost-вом направлении группу неприятельских миноносцев, о чем немедленно донес адмиралу (1 ч. 42 м. н.). Бейкон решил никого не посылать на поддержку *Lochinvar*'а. Находясь в непосредственной близости от подводной базы противника, он считал невозможным взять хотя бы один из охраняющих мониторы миноносцев и, кроме того, не хотел открывать своего присутствия неприятелю. Командир *Lochinvar*'а дважды пытался проскользнуть к Остенде, но неудачно: немецких миноносцев было слишком много. Адм. Бейкону не оставалось другого выхода, как определить место позиции счислением. Около 1 ч. 15 м. н. радиостанция флагманского монитора перехватила сигнал Тирвита миноносцам с приказанием следовать на SW. А вскоре после 2 ч. 30 м. н., когда отряд подходил к назначенному месту, послышалась канонада к N-у, и адм. Бейкон понял, что Тирвит завязал перестрелку. Придя в 2 ч. 15 м. н. в район банки Thornton, Тирвит лег SW-ым курсом и, согласно плана операции, вступил в дозор. Минут через 15—20, находясь на полпути между банками Bligh и Thornton, он увидел прямо по курсу два миноносца. Последние шли на W и Тирвит по началу принял их за миноносцы Бейкона, но они сразу же открыли огонь и, конечно, немедленно попали под обстрел наших легких крейсеров и миноносцев. Несколько минут немцы оставались на курсе, затем повернули на Зеебрюгге. Один из неприятельских миноносцев *S-20* был подбит и начал отставать. Отделив для преследования дивизион кап. 2 р. Ходжсона (*Taurus*, *Sharpshooter*, *Torrent* и *Satyr*), Тирвит с оставшимися миноносцами и легкими крейсерами возобновил дозор. Отряд легких крейсеров с *Undaunted*, державшийся у банки Schouwen, видел вспышки выстрелов, но остался на своем месте.

---

[1]) Легкие крейсера *Undaunted*, *Cleopatra*, *Aurora*, *Penelope*; миноносцы *Thruster*, *Redoubt*, *Skilful*, *Phoebe*, *Sybille*, *Retriever*, *Radiant*, *Springbok*.

Дивизион Ходжсона утопил подбитый *S-20* и продолжал погоню за уцелевшим миноносцем, но в 3 ч. н. Тирвит, обнаружив к S-у еще несколько германских миноносцев и опасаясь, что Ходжсон, увлекшись погоней, попадет в сферу огня береговых батарей, вернул дивизион обратно. Через несколько минут бомбардировка Остенде началась.

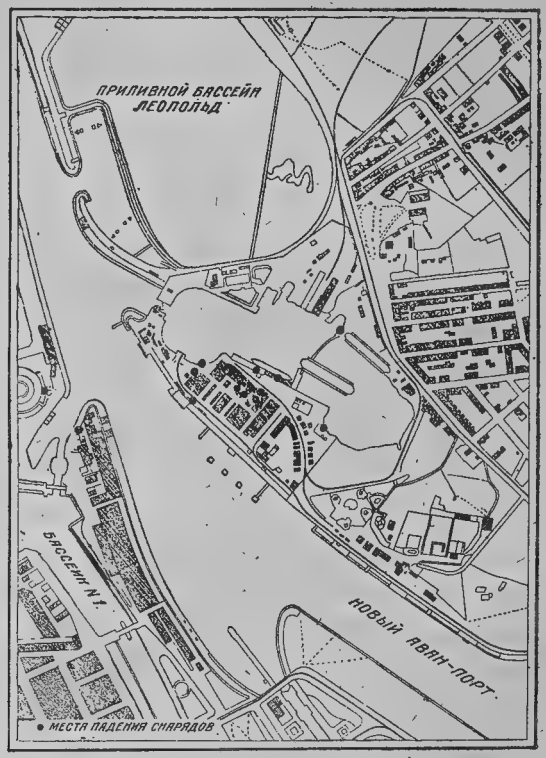


Схема 3. Бомбардировка Остенде 5 июня 1917 г.

Получив в 2 ч. 45 м. у. радио Тирвита, адм. Бейкон послал миноносцы *Mentor* и *Miranda* отрезать противника, уходящего в Зеебрюгге, а затем встал на якорь (3 ч. у.) и приказал моторным катерам выпустить дымовую завесу.

С рассветом показались очертания берега и удалось проверить счислимое место по пеленгам кафедрального собора. Бомбардирующие мониторы открыли огонь в 3 ч. 20 м. у. и под-

держивали его до 4 ч. у. Неприятельские батареи в отличие от прошлого раза сразу дали о себе знать и держали под непрерывным обстрелом *Erebus* и *Terror*, пока те не снялись с якоря. Снаряды немцев ложились очень хорошо, но попаданий по счастью не было. В 4 ч. 20 м. отряд построился для возвращения в Дувр; подошедший к этому времени на 5 миль к Остенде Тирвит прикрывал отряд с севера.

Бомбардировка Остенде отличалась от бомбардировки Зеебрюгге в двух отношениях: 1) Остенде представляло собой большую цель, но шансов нанести серьезный вред было меньше. 2) Остенде видно с моря, а, следовательно, стрельба могла быть более меткой.

Из 115 выпущенных снарядов двадцать разорвалось на территории портовых сооружений или по близости от них (схема 3). По сведениям разведки мастерские пострадали мало, но одна «*UC*» и лихтер затонули, а три миноносца из состава флотилии, отвартовленной у набережных, пострадали серьезно. Кроме того, разведка отмечала беспокойство, вызванное бомбардировкой в среде германского морского командования, выражавшего сомнения в пригодности Остенде в качестве базы миноносцев вообще. Последнее обстоятельство, надо думать, было сильно преувеличено, но можно смело сказать, что, если бы адм. Бейкон был в состоянии через короткие промежутки времени повторять свои операции, повреждения, причиняемые бомбардировками, сильно помешали бы германским операциям из баз фландрского побережья. К несчастью, исключительные трудности, сопряженные с бомбардировкой, не позволяли повторить обстрел. Бейкон порывался это сделать и разработал план ряда последовательных операций. Но их постоянно приходилось откладывать, так как всякий раз отсутствовало то одно, то другое условие, необходимое для удачной бомбардировки. Когда же бомбардировки несколько месяцев спустя возобновились, немцы к этому времени исправили все повреждения и усилили средства обороны.

10. Конвои в июне 1917 г.

Вскоре после решения Адмиралтейства произвести опыт конвоирования торговых судов в океане была назначена комиссия для детального рассмотрения всего этого вопроса в целом. 6 июня комиссия представила доклад с подробно разработанными предложениями относительно организации соответствующих органов управления в Адмиралтействе и в портах формирования конвоев, оборудования торговых судов необходимыми сигнальными средствами, устройства переговорных труб между мостиком и машинным отделением, инструкций начальникам конвоев, командирам конвоирующих судов и капитанам пароходов. Программа плавания конвоев предусматривала отправление в течение

каждых восьми дней восьми конвоев с импортными грузами и восьми с экспортными [1]).

Для формирования конвоев, следующих в Англию, назначались Нью-Йорк, рейд Гамптон, Дакар и Гибралтар. В Нью-Йорке должны были собираться, кроме нью-йоркских пароходов, пароходы из Бостона и Портланда, при чем по выходе в море эти пароходы в условленном рандеву встречались с пароходами, плавающими по канадским торговым путям, которые в свою очередь предварительно собирались в Сиднее на мысе Бретон летом, а зимой в Галифаксе. Рейд Гамптон предназначался для сбора всех пароходов, следующих в Англию из Панамы, портов Карибского моря и всех портов США, расположенных южнее Нью-Йорка. Дакар должен был обслуживать торговые пути южной Атлантики, т. е. порты южной Америки, западной и южной Африки. Гибралтар являлся сборным пунктом всех пароходов, следующих из Средиземного моря.

Из каждого из перечисленных портов два конвоя должны были выходить в Англию раз в восемь дней. Нью-Йорк предназначался для сбора пароходов, следовавших в порты западного побережья Англии, рейд Гамптон — восточного, Гибралтар — для южного или в порты Франции. В Дакаре могли собираться пароходы для любого порта, т. к. через него текли грузы самого разнообразного характера.

В конвои, составляемые из пароходов Антанты и нейтральных пароходов, зафрахтованных союзниками, разрешалось включать только те, ход которых не превышал 12 узлов и не был меньше $8^1/_2$ узлов. Пароходы, развивавшие больше 12 узлов, должны были следовать самостоятельно, т. к. их сравнительно большая скорость, которая при плавании в составе конвоя не смогла быть использована, до известной степени уменьшала риск отдельного плавания. Пароходы со скоростью менее $8^1/_2$ узлов тоже не включали в конвои,—они слишком уменьшали эскадренный ход.

Исключение составляли лишь гибралтарские конвои, для которых минимальный ход допускался 7 узлов. Это объяснялось тем, что перевозкой угля и руды занималось значительное количество очень старых судов. Численность каждого конвоя предполагалась около двадцати пароходов.

Все конвои Северной и Южной Атлантики должны были следовать из портов формирования до места установленного рандеву вне опасной зоны под охраной крейсера или хорошо вооруженного парохода. Здесь их должны были встречать миноносцы или другие подходящие суда и вести до той точки, откуда пароходам надлежало расходиться по портам назначения.

---

[1]) Комиссию составили кап. 1 р. Лонгден, кап. 2 р. Манисти и Вильде, лейт. Бутон и г. Норман Лесли. Весь административный механизм конвойной системы был разработан и пущен в ход по их указаниям.

Последние переходы намечалось совершать под охраной дозоров. Охрана гибралтарского конвоя должна была производиться кораблями особого назначения; «миноносная охрана» («destroyer escort») [1]) требовалась этим конвоям при следовании в ту или другую сторону.

Для экспортных грузов комиссия предлагала формировать четыре конвоя дважды в течение восьми дней. Один конвой должен был формироваться из пароходов с грузами для Северной Атлантики из Ливерпуля и устьев Клайда, второй—с грузами для северных и южных портов Атлантического океана из Бристольского канала. Третий конвой, пароходам которого надлежало собираться в одном из южных английских портов, должен был обслуживать судоходство, перевозившее грузы с восточного побережья Соединенного королевства в порты Атлантического океана. Последний конвой—в Гибралтар и Средиземное море должен был выходить каждые четыре дня из одного из наших южных или западных портов. Гибралтарский конвой должен был весь путь следовать под охраной судов особого назначения, а встречаться перед входом в опасную зону у пролива и выводиться за пределы опасной зоны в Средиземное море отрядом «миноносной охраны». Остальные конвои приходилось выводить за пределы опасной зоны под защитой «миноносной охраны», после чего им надлежало следовать под охраной крейсера или вооруженного охранного корабля (*armed escort ship*) до точки расхождения по портам назначения.

Само собой разумеется, что программа, разработанная комиссией, ложилась на флот тяжелым бременем. Комиссия указывала, что отряды «миноносной охраны» как для конвоев, идущих в Англию, так и для выходящих из английских вод, должна иметь не менее шести миноносцев.

Поэтому она считала, что потребуется сформировать 14 отрядов по 6 миноносцев в каждом; из них двум надлежало базироваться на Гибралтар, трем на Lough Swilly, трем на Куинстоун, трем на Портланд и трем на Плимут. Всего требовалось 84 миноносца для охраны конвоев в опасных зонах и 52 крейсера или вооруженных охранных корабля для охраны в океане.

В день представления комиссией ее доклада высланный для опыта с рейда Гамптон конвой встретился в назначенное время в условленном рандеву с охранными миноносцами. Конвой в составе двенадцати пароходов под охраной крейсера *Roxburgh* (кап. 1 р. Уайтхед) вышел в море 24 мая тремя колоннами. Старший офицер *Roxburgh*'а нес обязанности «коммодора

[1]) Термин «миноносная охрана» применялся ко всем охранным отрядам, конвоировавшим пароходы в опасных зонах и сформированных не только из миноносцев, но и из канонерок, шлюпов, судов „П" и т. п.

конвоя» [1]), эскадренный ход конвоя был 9 узлов, но и эта скорость оказалась не по силам двум старым пароходам. Вооружения они не имели и Уайтхед отправил их в Галифакс для установки пушек. С остальными десятью командир *Roxburgh*'а пошел к месту встречи с миноносцами, практикуя, когда это было удобно, тот или другой пароход в зигзагировании. Днем 4 июня конвой перестроился; концевые пароходы внешних колонн вытянулись на линию головных пароходов. Образовался фронт из пяти пароходов. 5 июня в 11 ч. 55 м. веч. конвой пересек 20 меридиан и начал зигзагирование всем строем. На следующий день вечером подошли восемь девонпортских миноносцев для сопровождения конвоя в опасной зоне. В 6 ч. в. *Roxburgh* с двумя миноносцами повернул на Плимут, конвой пошел дальше под охраной 6 миноносцев, при чем при проходе опасной зоны к охране были привлечены также и воздушные силы. Плавание прошло вполне благополучно, и, несмотря на туман и большую волну, кап. 1 р. Уайтхед смог указать в своем рапорте, что «пароходы хорошо соблюдали место в строю, проявили должное внимание к сигналам и зигзагировали удовлетворительно».

Полный успех, которым сопровождалось плавание обоих высланных для опыта конвоев, привел Адмиралтейство к решению ввести в действие проект комиссии и установить, насколько позволяло наличие охранных судов, повсеместно систему конвоев. 8 июня адм. Джеллико, докладывая военному кабинету о плавании первых двух океанских конвоев, указал, что организация всего дела конвоев почти закончена и что Адмиралтейство предполагает в ближайшем будущем начать еженедельные отправки конвоев из нефтеналивных пароходов и пароходов с продовольственными грузами. 14 июня адм. Джеллико окончательно утвердил проект комиссии с тем, чтобы он вводился в действие постепенно по мере увеличения числа охранных судов [2]). При этом было решено продолжать удачно начатый опыт высылки конвоя с рейда Гамптон и тем самым обеспечить охрану плавания нефтеников из Северной Америки.

В течение июня с рейда Гамптон вышло четыре конвоя, в каждом из них насчитывалось около пятнадцати пароходов. Их благополучное плавание в связи с успехом опыта на гибралтарском пути давало определенный ответ всем тем, кто, руководствуясь соображениями тактики, сомневался в благоприятных результатах новой системы защиты торговых судов. Опыт показывал, что на стороне конвоя «сила ускользания» («*power of*

---

[1]) «Коммодор конвоя»—термин, присвоенный помощнику начальника конвоя. Начальником же был обыкновенно старший из командиров кораблей, охранявших конвой. «Коммодор» назначался на случай смерти или ранения начальника.

[2]) Проект комиссии предусматривал применение системы конвоев как для импортного, так и для экспортного судоходства. Но для начала конвоированию подверглись лишь пароходы, следовавшие в Соединенное королевство.

АТЛАНТИЧЕСКИЕ КОНВОИ

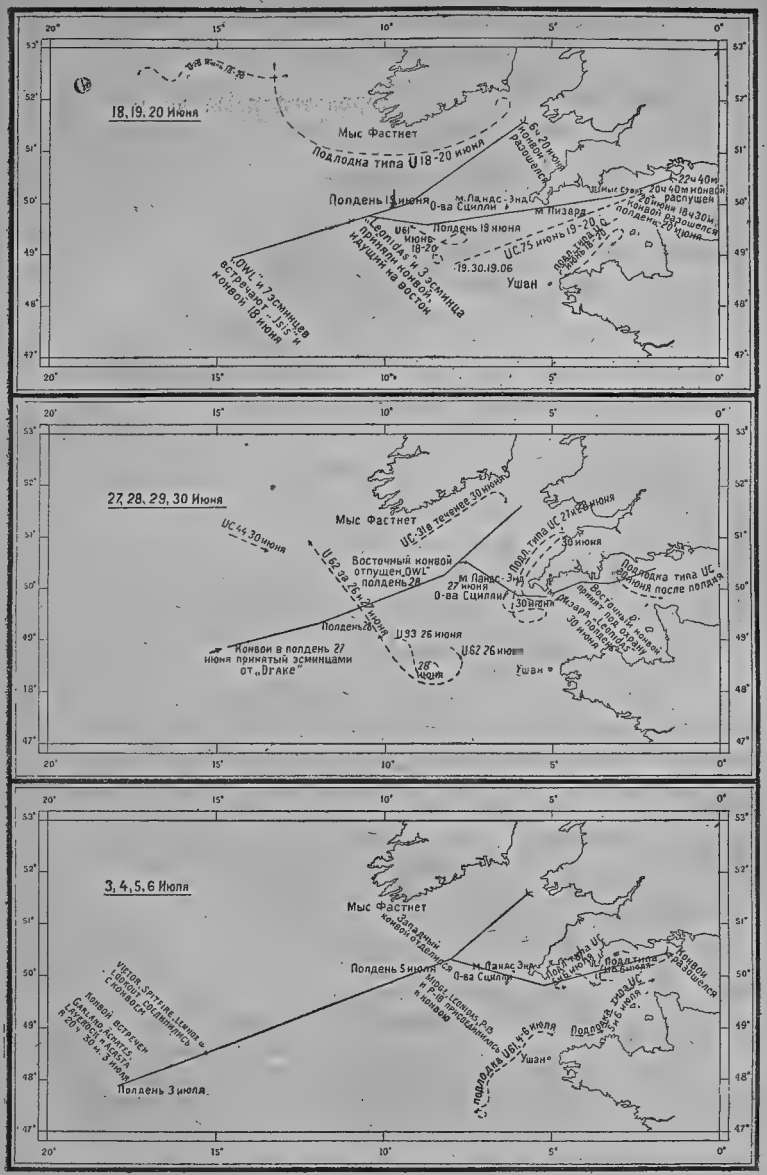


Схема 4. Атлантические конвои. Июнь — июль 1917 г.

evasion»). Задача найти путь следования конвоя и выйти в нужное время на позицию для его атаки становилась непосильной для командиров немецких «*U*», так как ни курс, ни время прибытия конвоев совершенно не были им известны [1]). Успех операций неприятельских лодок, имевший место до этого объяснялся необъятностью размеров той цели, по которой действовало подводное оружие: лодке надо было только встать где-либо вне линии охраняемого пути между Fastnets и островами Сцилли, и она могла быть уверена, что, подождав немного, непременно увидит купца. Некоторые районы немцы считали лучшими, некоторые худшими, но так как судоходство шло по всей опасной зоне, то в ней, по мнению противника, стоило поохотиться. Проход первых двух конвоев через эту зону показал, что в случае широкого развертывания системы конвоев перспективы всей подводной кампании должны перемениться. Командиры немецких лодок будут лишены возможности итти в богатый «дичью» район и там ждать появления жертвы. Им придется отыскивать и атаковывать группы судов, о движении которых они не имеют никаких данных. Перед ними вставала новая, очень трудная задача, во многих случаях даже и вовсе неразрешимая.

Потопление п/х *Wabasha*, находившегося в составе одного из первых конвоев, явилось чистой случайностью. Подробности дела в корне опровергали взгляд об исключительной уязвимости конвоя при подводной атаке, так как все остальные шедшие в одной колонне с *Wabasha* пароходы остались невредимыми, лодка же не смогла возобновить нападение.

Тем временем Адмиралтейство приняло ряд новых весьма важных решений. 15 июня последовало приказание, чтобы конвои с рейда Гамптон для портов восточного и западного побережья Англии выходили попеременно каждые четыре дня, т. е. так, как это предусматривалось проектом комиссии. При этом было указано, чтобы все реквизированные нефтеналивные пароходы, вне зависимости от порта назначения, включались в состав ближайшего по сроку выхода конвоя. Неделю спустя командующий эскадрой станции Северной Америки получил извещение о распространении системы конвоев на порты Канады. Предложение комиссии о встрече пароходов, выходящих из устья р. Св. Лаврентия, с нью-йоркскими конвоями в море было признано рискованным вследствие постоянных в этом районе туманов. Поэтому решили формировать для канадского судоходства отдельные конвои в Сиднее у м. Breton, с тем, чтобы они попеременно выходили каждые восемь дней в восточные и западные английские порты. Для формирования конвоев в Сиднее был назначен специальный

---

[1]) См. схему 4.

офицер кап. 1 р. Тернбулль, а до его прибытия из Англии конвои собирал и отправлял старший морской начальник в этом порту кап. 1 р. Паско. Первый конвой (*HS-1*) вышел 10 июня под охраной легкого крейсера *Highflyer*. Первый из регулярных конвоев (через три дня в четвертый) (*HH-6*), формировавшийся на рейде Гамптон, вышел 2 июля. Это был последний «смешанный» конвой отсюда; 6 июля вышел конвой *HH-7* и этим было положено начало правильной отправки по очереди конвоев для восточного и западного побережий. *HH-7* состоял из пароходов, следовавших в западные порты, привели его с севера миноносцы из Бункрана.

С этого времени приходилось каждые 32 сутки назначать охрану для следования в океане восьми конвоям с рейда Гамптон и четырем из Сиднея. Необходимые для этой цели суда брались со станции Северной Америки и из состава 10 крейсерской эскадры. Со времени объявления войны Соединенными Штатами и конфискации стоявших в американских портах немецких пароходов работа нашей Северо-Американской эскадры значительно облегчилась. Облегчилась также и работа 10 крейсерской эскадры. Выступление Америки дало возможность заключить ряд соглашений с северными нейтральными государствами, и движение пароходов с контрабандными грузами очень упало.

Последнее обстоятельство позволило взять ряд судов из состава Северного патруля. В течение июня эскадры Вест-Индская и Северной Америки пополнилась приходом легких крейсеров *Highflyer* и *Cumberland*. А в июле пришли крейсера *Donegal* и *Drake* из 9 крейсерской эскадры, а также всп. крейсер *Orama* с юго-восточного американского побережья. К концу июля эскадра Вест-Индская и Северной Америки насчитывала в своем составе тринадцать крейсеров, из которых семь были заняты исключительно конвойной службой [1]).

В помощь этим семи крейсерам были присланы четыре вспомогательных крейсера из состава 10 крейсерской эскадры [2]) и пять вооруженных пароходов. Четыре из них к 31 июля уже начали работать, пятый готовился к выходу. Каждый из этих пароходов был вооружен тремя или четырьмя 6″ пушками, так установленными, чтобы три всегда могли стрелять на борт. Они были оборудованы по предложению противолодочного

---

1) Эскадра Северо-Американская и Вест-Индская. Буквой „С“ обозначены крейсера, занимавшиеся конвоированием.

Линейный корабль *Caesar*.

Крейсера: *Leviathan*, *Devonshire*, *Cumberland* С,
„ *Carnarvon*, *Antrim* С, легк. кр. *Isis* С. *Calgarian*.
„ *Berwick* С, *Drake* С, „ „ *Highflyer* С.
„ *Roxburgh* С, *Donegal*.

Всп. кр. *Orama*.

2) *Virginian*, *Almanzora*, *Kildonan Castle* и *Victorian*. Первый конвой, вышедший под охраной *Victorian*, отправился 2 августа.

отдела Адмиралтейства в течение периода времени между моментом принятия принципиального решения относительно установления системы конвоев и практического ее осуществления. Пароходы принимали грузы на тех же основаниях, как и остальные, но на каждом из них находился отставной адмирал, и, когда такой пароход входил в состав конвоя, на нем поднимался кормовой военный и адмиральский флаги. Для конвоев, подходивших с юга, миноносная охрана выделялась 2 и 4 девонпортскими флотилиями. Для конвоев, следовавших в порты западного побережья, т. е. подходивших с севера, миноносцы высылались из Бункрана. Постоянной флотилии миноносцев в этом порту не было, но в июне туда выделили четыре миноносца из 14 флотилии, а в июле еще четыре из 15 флотилии [1]). В состав охраны, высылавшейся из Бункрана, входили, кроме миноносцев, и канонерки.

Организация нью-йоркских конвоев шла своим чередом: соответствующие распоряжения были посланы в Нью-Йорк еще 4 июля и 14 июля первый из этой серии конвоев (*HN-1*) вышел в море. К описываемому моменту в Куинстоуне собралось значительное количество американских миноносцев и последние совместно с нашими канонерками смогли взять на себя привод с моря приходящих каждые восемь дней конвоев („*HN*“). Американский флот взял на себя охрану этих конвоев и в океане. Первым выступил в такой роли американский легкий крейсер *Albany*. Первоначально из Нью-Йорка высылались «смешанные» конвои, а с 14 августа началась отправка по очереди конвоев (*HN-5*) для восточного и западного побережий с целью согласовать время их выходов с временем выхода конвоев, только что организованных в английских портах. Таким образом, к середине июля каждые восемь дней выходило в Англию четыре конвоя: два с рейда Гамптон и по одному из Нью-Йорка и Сиднея. Однако, для судоходства Южной Атлантики и Средиземного моря, равно как и для экспортного судоходства никаких организационных мер, касающихся конвоев, к этому сроку принято не было. В виду недостатка охранных судов Адмиралтейство в ближайшем будущем не предполагало широко развертывать вновь установленную систему.

11. Подводная война, июнь 1917 г. [2]).

13 июня главнокомандующий Гранд-Флитом, следуя инструкциям Адмиралтейства, издал приказ о предстоящей операции против германских подводных лодок. Новая операция по своим размерам и тщательности разработки выделялась из всех имевших место до тех пор.

---

[1]) 14 и 15 флотилии входили в состав Гранд-Флита.
[2]) См. схему 2.

К этому времени пути следования, которых обычно придерживались большие «*U*», более или менее выяснились и было решено выставить английские миноносцы и лодки на их путях от восточных подходов к Pentland Firth до Stornoway. Суда, назначенные в операцию, были распределены по зонам, на которые делился весь театр операции. Главная цель операции сводилась к действиям против неприятельских лодок, возвращавшихся в Германию. Первая зона — к W-у и NW-у от Stornoway занималась восемью миноносцами 12 флотилии; к NO-у от нее находилась вторая зона, за которой наблюдали три наши лодки; к NO-у от второй зоны, т. е. в третью зону высылались пять или шесть миноносцев 14 флотилии. Эти три зоны покрывали путь возвращения германских *U* до Шетландских островов. В Северном море и в районе Pentland Firth вероятный путь возвращения противника был разделен на девять зон. Самая северная занималась двумя лодками, непосредственно к ней примыкающая—восемью миноносцами 15 флотилии, а следующая—опять двумя лодками. Три зоны, тянувшиеся в ONO-ом направлении, покрывали южную часть зоны 15 флотилии и занимались шестью лодками 11 флотилии. Канал у острова Fair должны были занять восемь или девять миноносцев 11 флотилии и две лодки. Для руководства операциями миноносцев были выделены лидеры флотилий: 12 флотилия должна была получать указание из Stornoway, 14 флотилия из Swarbacks Minn, 15 из Lerwick, а 11 из Скапа-Флоу. 15 июня назначенные в операцию силы заняли указанные места и оставались в своих зонах 9 суток (схема 5). Результаты операции лишний раз показали исключительную трудность задачи даже тогда, когда пути следования неприятельских лодок известны: выставленные нами дозоры видели германские «*U*» шестьдесят один раз и двенадцать раз их атаковывали. Ни одна атака не имела успеха и все они нисколько не повлияли на активность неприятельских лодок на более южных подходах. Пока продолжалась операция, около шести «*U*» оставили район Fastnet и не менее четырех пришли им на смену. Главнокомандующий Гранд-Флитом считал, что операция все-таки себя оправдала, т. к. «спугнула» неприятельские лодки, находившиеся в районе английских дозоров и спасла этим конвой Лервик-Берген от серьезных потерь в течение 21, 22 и 23 июня, т. е. в те дни, когда поступило много донесений о лодках, замеченых к Ost-у от Лервика.

Начальник отряда миноносцев, принявших участие в операции, несмотря на неудачу, находил желательным повторить операцию при условии увеличения числа миноносцев и лодок и уменьшения площади зон. Адмиралтейство тоже считало нужным повторить опыт с целью более тщательной его проверки. Однако, прошло не мало времени раньше, чем он смог повториться, а тем временем на западных подходах активность врага продолжалась, меняясь в своей интенсивности, но, несмотря на все наши старания, не испытывая серьезных затруднений.

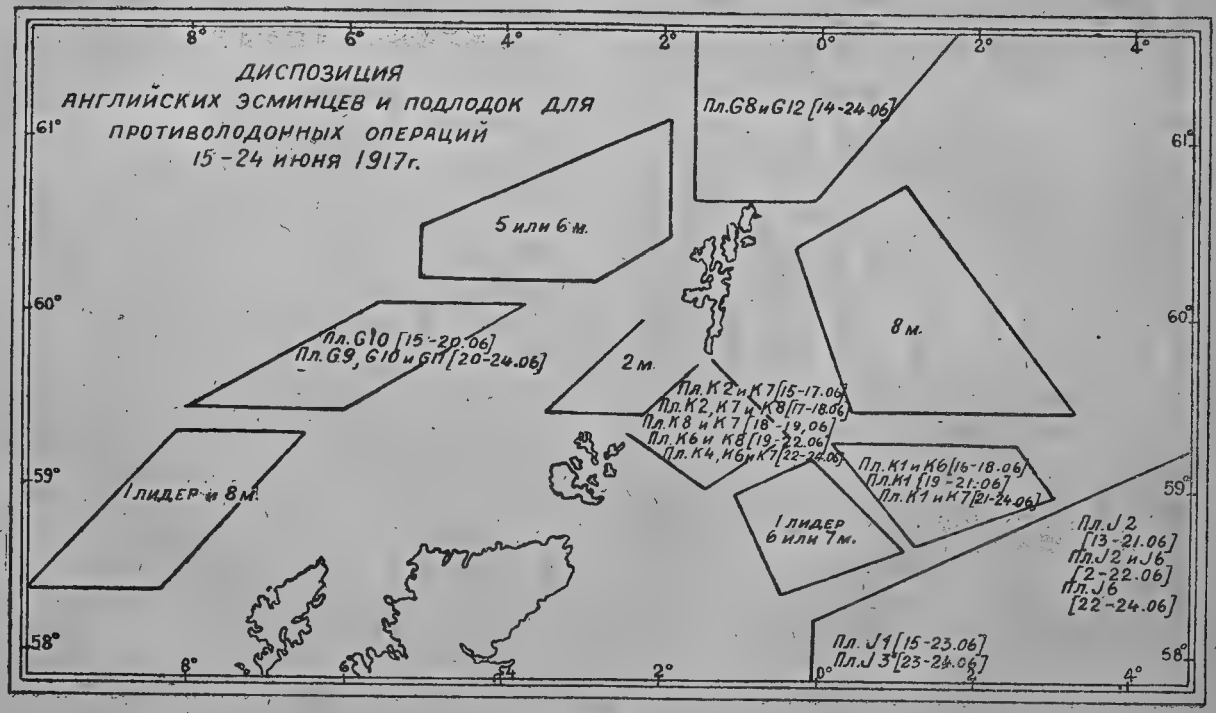

ДИСПОЗИЦИЯ
АНГЛИЙСКИХ ЭСМИНЦЕВ и ПОДЛОДОК ДЛЯ
ПРОТИВОЛОДОННЫХ ОПЕРАЦИЙ
15 - 24 июня 1917г.
8°
6°
4°
2°
0°
2°
4°
61°
60°
59°
58°
Пл.G8 и G12 [14-24.06]
5 или 6 м.
Пл.G10 [15-20.06]
Пл.G9, G10 и G11 [20-24.06]
2 м.
8 м.
Пл.К2 и К7 [15-17.06]
Пл.К2, К7 и К8 [17-18.06]
Пл.К8 и К7 [18-19.06]
Пл.К6 и К8 [19-22.06]
Пл.К4, К6 и К7 [22-24.06]
Пл.К1 и К6 [16-18.06]
Пл.М1 [19-21.06]
Пл.К1 и К7 [21-24.06]
1 лидер и 8 м.
1 лидер
6 или 7 м.
Пл.J2
[13-21.06]
Пл.J2 и J6
[2-22.06]
Пл.J6
[22-24.06]
Пл.J1 [15-23.06]
Пл.J3 [23-24.06]

Схема 5.

18 июня адм. Бейли выехал из Ирландии на неделю в отпуск и Адмиралтейство решило, что на время его отсутствия в командование британскими и американскими морскими силами вступит адм. Симс. В то время Куинстоун представлял собою одну из наиболее важных станций. Под командою Симса находилось двадцать четыре американских [1]) и пять английских миноносцев, первая флотилия канонерок в числе семнадцати, восемь тральщиков, четыре старых миноносца и десять судов-ловушек. При сравнительной незначительности этих сил их влияние на уменьшение потерь судоходства ограничивалось прибрежным районом.

18 июня обстановка в Куинстоуне была приблизительно следующая: девять кораблей отдыхали, стоя в гавани, или ремонтировались [2]). Четыре старых миноносца каждый день тралили вход в Куинстоун, часть тральщиков работала у Биргавена, а часть на прибрежном торговом пути. Девять разных судов находились на пути между Skelligs и входом в Куинстоун, где они принимали и отводили все прибывающие в район Куинстоуна пароходы. Пути следования пароходов, уходивших из Англии, охранялись очень неудовлетворительно: три судна-ловушки стояли в ремонте, остальные семь крейсеровали в громаднейшем водном районе, ограниченном по широте параллелями 48°30′ и 53° N, а по долготе устьем Канала и меридианом 17° W. Площадь района превышала 110 000 квадратных миль.

Одно из первых предписаний, полученных адм. Симсом по вступлении его в должность главного командира Куинстоуна, заключалось в требовании выслать 23 и 25 июня миноносцы для встречи войсковых транспортов, следовавших в составе трех конвоев [3]). Симс знал отрицательное отношение высших морских кругов Вашингтона к нашей новой мере защиты судоходства и воспользовался случаем постараться убедить своих начальников в Америке в необходимости не препятствовать системе конвоев. Он утверждал, что требование дать миноносцы настолько ослабит находящиеся в Куинстоуне силы, что все его дозорные отряды не в состоянии будут выполнить возложенные на них задачи и что в самом ближайшем будущем он совершено не сможет охранять судоходство в порученном ему районе. Единственным выходом из положения являлась немедленная отправка американским правительством в европейские воды возможно большего числа миноносцев и других противолодочных судов.

---

1) 5 дивизион миноносцев США в составе *Drayton, Jenkins, Patterson, Paulding, Trippe, Warrington* прибыл в Куинстоун 1 июня.

2) В Куинстоуне: легкий крейсер *Adventure* и канонерки *Bluebell, Crocus, Heater* и *Laburnum*.
В Ньюпорте миноносцы *Peyton* и *Parthian*.
В Плимуте ловушка *Laggan*.
В Бункрана кононерка *Anchusa*.

3) Эти конвои были сформированы из пароходов с первыми эшелонами отправляемых в Европу американских войск.

и организация широкой сети конвоев. «Успех конвоев, имевших место до сих пор,—писал адм. Симс,—говорит за то, что эта система защиты торговли, своевременно введенная повсюду, победит подводные лодки». Слова американского адмирала достаточно ясно указывали, что существующая система защиты торговли нуждается в реформе. Но, будучи совершенно прав в основном, адм. Симс несколько недооценивал находившиеся в его распоряжении силы. В течение июня значительно уменьшилось число пароходов, утопленных на подходах к Fastnet. До 15 июня погибло пять пароходов в расстоянии шести миль от берега, а после этого срока только два. Прибрежный путь к югу от Ирландии тоже пострадал меньше. За первую половину июня между Tuskar и мысом Clear неприятельские лодки утопили лишь три парохода. Правда, во второй половине июня активность подводного противника в треугольнике Dungarvan — Smalls — Tuskar дала себя чувствовать очень остро, но все же эта зона по сравнению с предыдущими месяцами несколько «оздоровилась», а число неудачных нападений лодок на прибрежные пути говорило за то, что оборона района в целом «все-таки улучшилась». Однако, достигнутые успехи носили местный характер. Свои неудачи здесь командиры немецких лодок компенсировали в другом месте.

Один из наиболе, важных Атлантических торговых путей для пароходов, выходивших из Соединенного Королевства, тянулся прямо на W от Land's End до 12 меридиана и в долготе 10° W пересекался двумя другими путями для пароходов, следующих в порты Южной Атлантики. Капитаны пароходов не очень точно придерживались этих путей, в результате чего на высоте 10 меридиана, между Melville и Shamrock Knolls, постоянно проходило значительное количество пароходов. Повидимому, это обстоятельство стало известным командирам германских лодок. Во всяком случае они его использовали с большою для себя пользою. 8 июня в этом районе была замечена *U-70*, которую через пять суток сменила *U-82*. В конце же месяца здесь постоянно держались две, а иногда и три лодки. Театр операций находился достаточно далеко в океане — в 120 милях от Ушана и Land's End и наши дозорные отряды не беспокоили противника. В течение июля немцы пустили здесь на дно двадцать девять пароходов. Единственным утешением служило резкое падение потерь судоходства в Канале. Число «*UB*» и «*UC*», оперировавших в Канале, по сравнению с предыдущими месяцами не изменилось; число неудачных атак подводного противника тоже осталось прежним (26 в мае, 27 в июне); но цифра утопленного тоннажа с 100 300 *m* в мае, упала до 32 000 *m* в июле, что, конечно, было большим плюсом. Однако, наша наступательная деятельность против лодок не давала ощутительных результатов. 3 июля погибло четыре неприятельских лодки: одна от столкновения, чисто случайного, с пароходом, одна «по неизвестной причине»,

одна была протаранена траулером и одну уничтожила ловушка *Pargust*. Июнь дал превышение в гибели британского тоннажа по сравнению с предыдущими месяцами, общая же цифра уничтоженного тоннажа — британского, союзников и нейтрального доходила до 700 000 тонн. Потери британского судоходства с момента объявления неограниченной подводной войны доходили в этот момент до 2 000 000 тонн. 31 января 1917 года по причинам, связанным с военными действиями, в ремонте стояло 130 000 тонн британского океанского тоннажа, а к концу июня — 454 000 тонн. Система конвоев не успела еще понизить потери до терпимых пределов и угроза нашей океанской торговле, т. е. снабжению страны, попрежнему отодвигала на задний план все остальные проблемы войны.

12. Операции во Фландрской бухте, июль 1917 г.

В апреле, когда немцы топили ежедневно свыше 25 000 тонн, Адмиралтейство получило сведения, что германский коммерческий флот, после трехлетней спячки, начинает проявлять признаки жизни. Между Фландрской бухтой и Роттердамом начался небольшой каботаж. Правда этот каботаж представлял собою небольшую струйку от того громадного потока, который наши морские силы прекратили надолго, но все-таки образовавшаяся в плотине течь не могла не вызывать тревоги. Когда судовладельцы, агенты судоходных компаний, страховые общества и экспортеры решают, что риск захвата судов неприятельскими крейсерами слишком велик, торговый флот одной из воюющих сторон перестает передвигаться и господство на море противника становится абсолютным. Оценка степени риска не делается на основании стратегических соображений, она является результатом соображений и подсчетов коммерческих людей. Однако, обычно их оценка обстановки на море бывает верна. Правда, в наиболее острые моменты кризиса они могут переоценивать опасность захвата. В августе 1914 г. это случилось, но в большинстве случаев морской торговый мир не ошибается в расчетах. «Шевеление» германского судоходства между Фландрской бухтой и Голландией могло служить указанием германским и нейтральным европейским морским фирмам, что сеть британского морского могущества натянулась до предела и готова лопнуть. Еженедельные сообщения германского морского министерства трубили на весь мир о том, как уничтожается английское судоходство. Нейтральные государства ждали опровержения, но опровержения не появлялись. Наше правительство писало о преувеличении противником своих успехов, но от подробного ответа по существу фактов оно уклонялось. Английский кабинет был вынужден печатать не соответствующие действительности данные о движении судоходства. Всякий раз, когда этот вопрос подымался среди министров, они решали, что истинное

положение дел опубликовать нельзя, так как правда может вызвать панику. Немцы отлично знали, как фабрикуются английские отчеты, и не преминули использовать это обстоятельство. Гельферих [1]) и его коллеги кричали всем и каждому о близкой победе; пароходные общества и торговые палаты Гамбурга, Бременгавена и Эмдена не замедлили к ним присоединиться. После трехлетнего бездействия германское судоходство зашевелилось в Северном море.

Надо было непременно выбить из немцев уверенность в успехе. Если эта уверенность проникла бы в среду личного состава их торгового флота, стоявшего с начала войны в бездействии в нейтральных портах, то к тому времени, когда конвои начнут поглощать наши крейсерские силы, на всех океанах появились бы торговые суда противника.

Подавить германские попытки было поручено Тирвиту. Считая неразумным держать для этой цели сильный отряд у голландского побережья, он сначала решил прекратить немецкую торговлю посредством подводных лодок. Четыре лодки типа «Е» были выставлены между Egmond и Katwijk, имея в поддержке отряд миноносцев, державшийся вне видимости берега в 20 милях на W от Ymuiden. Командиры лодок получили инструкции останавливать все вызывающие подозрение суда и отводить их для осмотра к месту нахождения миноносцев. 21 июня *E-47* остановила единственный замеченный пароход *Boetan*, оказавшийся голландским. Больше никого ни лодки, ни миноносцы не видели; но вскоре после возвращения наших судов Адмиралтейство получило сведения из Голландии о выходе 23 июня из Роттердама под конвоем миноносца четырех германских пароходов, вслед за которыми должны были выйти еще несколько пароходов. Тирвит снова отправил четыре подводные лодки и два дивизиона миноносцев. Высланные корабли подошли к указанным местам к 4 ч. у., т. е. слишком поздно, чтобы перехватить пароходы, вышедшие 23 июня. Для захвата второй партии немецких купцов они не опоздали, но последние так и не появились. Миноносцы и лодки оставались в море весь день и вернулись лишь после наступления темноты, но с пустыми руками.

После второй неудачи Тирвит решил изменить план действий. Он не сомневался, что немцы знали о нашем намерении прекратить их попытки торговли и, конечно, соблюдали величайшую осторожность. Наиболее вероятным представлялось, что противник будет высылать из Роттердама пароходы в те ночи, когда из Голландии выходят в Англию пароходы, конвоируемые гарвичскими миноносцами, считая, что ядро отряда Тирвита будет занято в это время где-либо в другом месте.

В соответствии с вышеизложенными соображениями Тирвит и разработал план операций.

---

[1]) Министр внутренних дел. *Ред.*

Все его крейсера и миноносцы были налицо, и Тирвит выделил сильный ударный отряд с приказанием быть наготове в те ночи, когда противник считал, что Гарвичские силы поглощены другими операциями. Сначала Тирвит предполагал разделить отряд на три дивизиона и поручить каждому дивизиону особый сектор голландского побережья. Но, получив днем 15 июля сведения о предстоящем выходе из Роттердама неприятельских пароходов в ту же ночь и, следовательно, не сомневаясь в возможности перехватить их, не разделяя своих сил, он отменил первоначальное решение. 15 июля в 8 ч. 15 м. в. отряд в составе 8 легких крейсеров, 2 лидеров и 15 миноносцев снялся с якоря и с рассветом 16 июля находился в 15 милях на W от Texel. Оставаясь здесь до 4 ч. 15 м. у. Тирвит затем повернул отряд на S, одновременно приказав *Undaunted*'у с семью миноносцами занять место в 3 милях у себя на траверзе, чтобы предупредить возможность прохода каких-либо коммерческих судов между отрядом и берегом. Четверть часа спустя по носу показалось шесть шедших в строю пароходов. Впереди шли два, позади четыре. *Undaunted*'у с миноносцами было приказано догнать и захватить приз. О сопротивлении не могло быть и речи, и дело кончилось очень быстро. Двум пароходам, совершенно разбитым артиллерийским огнем, удалось приткнуться к берегу, остальные уже около 7 ч. утра шли под конвоем в Гарвич.

Быстро нанесенный удар был именно тот, который и требовался. Немецкие арматоры, потерявшие свои суда и грузы, не могли знать, что с целью произвести наивозможно большее впечатление коммодор Тирвит собрал силы, гораздо более крупные, чем этого требовала обстановка. Они знали лишь то, что в то время, когда, по словам их соотечественников, все английские миноносцы до последнего поглощены противолодочной борьбой, у Texel появилась многочисленная неприятельская эскадра легких крейсеров, повидимому, специально только для действий против прибрежных торговых судов.

Результат операции был очень действительный. Через неделю из Роттердама вышло лишь два немецких парохода, а затем движение торговых судов фактически прекратилось. Судоходство снова замерло.

13. Первые сомнения Германии.

Хотя наши меры против подводной опасности не носили решающего характера и хотя никто еще не мог сказать наверное, будет ли наш новый план войны развиваться дальше столь же успешно, как он начался, борьба на море в течение промежутка времени от февраля до июня дала один положительный для нас результат, в своем роде даже более важный, чем успехи немецких «*U*». Уверенность, с которой германские военные авторитеты начали подводную кампанию, пошатнулась. Цифры

Хольтцендорфа [1]) убедили их, что неограниченная подводная война через шесть месяцев приведет Англию к гибели. О своей уверенности немецкие генералы объявили всей стране, убеждая народ разделить с ними эту уверенность.

Свое разочарование руководители германской военной политики могли, конечно, скрыть, но им приходилось считаться с разочарованием нации и ее парламентских представителей.

Первым высказало сомнение по поводу результатов подводной кампании австрийское правительство. В течение марта и апреля Венский кабинет делал в Берлине настойчивые представления о необходимости начать мирные переговоры. 14 апреля новый австро-венгерский император Карл послал германскому императору письмо, в котором писал: «мы сражаемся теперь против нового и гораздо более опасного врага, чем Антанта — против социальной революции. Это враг, сильнейший союзник которого голод». К письму был приложен меморандум графа Чернина [2]), рисующий чрезвычайно мрачную картину.

Двуединая монархия должна до наступления осени заключить мир, новой зимней кампании она выдержать не может. Революция надвигается, монархия в опасности. Нет сомнения, что Германия в столь же тяжелом положении. Адмирал Хольтцендорф весьма торжественно заверил австрийское правительство, что Великобритания не в состоянии будет выдержать шестимесячную неограниченную подводную кампанию. Австрия сомневалась в этом, она противилась решению, предупредить которое была не в силах. Теперь же, после двух с половиной месяцев неограниченных подводных операций, Австрия видит неосновательность расчетов Хольтцендорфа. «Все сведения о положении Англии сводятся к тому, что вопрос о поражении нашего самого могущественного и опасного противника просто-напросто отпадает. Подводная кампания нанесет Англии вред, но не погубит ее. Не лучше ли оставить мысль о том, что эта кампания является средством для решительной победы, и сделать серьезную попытку начать мирные переговоры?».

Бетман-Гольвег не считал себя в праве согласиться с доводами графа Чернина и отвечал, «что он с уверенностью смотрит вперед и твердо убежден, что подводная кампания принесет решительный результат», но когда несколько недель спустя он обсуждал этот вопрос с фельдмаршалом Гинденбургом и мог говорить вполне откровенно, то высказал то, что он думал в действительности. К этому времени военные руководители Германии поняли, что подводная война не поставит Великобританию на колени в течение ближайшего месяца, как они о том торжественно заявляли, и хотели выйти из того неловкого положения, в которое попали. Подобное их желание, конечно, вполне

---

[1]) Начальник морского генерального штаба. *Ред.*
[2]) Министр иностранных дел. *Ред.*

естественно и понятно. Но метод, к которому они для этого прибегли, был достаточно сомнителен. Вместо того, чтобы посоветоваться с политическими лидерами относительно способа наиболее безболезненного ознакомления парламента и страны с печальной истиной, германские генералы предпочли яростно обрушиться на канцлера. 19 июля Гинденбург, будучи на этот раз, повидимому, лишь орудием в руках других, обратился к Бетман-Гольвегу с пространным письмом, в котором впервые высказывались сомнения. «Из ряда статей в самых разнообразных газетах и журналах,—писал фельдмаршал,—я усматриваю, что среди населения Германии широко распространена надежда на окончание войны текущей осенью. В назначении подобных сроков я вижу величайшую опасность. Поэтому я считаю необходимым контролировать подобные надежды и ставить прессу в известность об истинном положении дел». Истина же представлялась теперь Гинденбургу в том, что подводная кампания непременно заставит Великобританию искать мира, так как потеря тоннажа лишит ее возможности вести океанскую торговлю *после окончания войны*. Подобное заявление, если не было полным, то во всяком случае частичным признанием ошибки. Об опасности, грозящей Великобритании, в июле 1917 года говорилось иначе, чем в феврале. Тогда утверждалось, что она идет к страшной катастрофе и что ей осталось жить шесть месяцев, теперь же выходило, что ей надо лишь решить вопрос, не окажется ли ее послевоенное положение, если она будет продолжать воевать, связанным с неприятными последствиями. Итак, к концу июня высшие гражданские и военные германские деятели признали — правда, не открыто, — что подводная война не даст ожидавшихся результатов. Но наступило время, когда от них потребовали объяснений.

Один из лидеров партии центра Эрцбергер никогда не разделял полностью доводов Хольтцендорфа и К°. Однако, его вполне удовлетворяло то обстоятельство, что в течение летних месяцев высшее военное командование было искренно убеждено в том, что операции подводных лодок закончат войну в июле или августе. Из числа влиятельных немцев, не находившихся в непосредственной близости к правительственным кругам, Эрцбергер первым понял, что Гинденбург, Людендорф и Хольтцендорф начинают сомневаться в своих расчетах на победу. Беседа в июле с одним из офицеров штаба Людендорфа, полковником Бауэром, дала ему понять, что главная квартира готовится к новой зимней кампании. Несколько дней спустя подозрения его особенно усилились после разговора с одним крупным промышленником, который сообщил ему о получении заказа на поставки для армии на зимний период времени. Считая совершенно недопустимым, чтобы морской генеральный штаб вводил в заблуждение рейхстаг и народ, Эрцбергер решил настаивать на открытом обсуждении истинных данных подводной

кампании. Первым шагом явилась поданная в штаб подробная записка с критическим анализом положения, на которую он просил ответа. Его доводы, поддержанные точными и тщательно подобранными цифрами, сводились к следующему: последствия подводной кампании не могут определяться уничтожением лишь английского и союзного тоннажа. Решающим фактором явится сокращение провозоспособности торговых флотов всех морских государств. Враги Германии будут разбиты не раньше, чем мировой тоннаж сократится настолько, что процент его, занятый перевозкой грузов стран Антанты, окажется ниже цифры, необходимой для удовлетворения минимальных их потребностей. Виден ли тот конец, о котором морской генеральный штаб так часто говорил? Подсчеты Эрцбергера показывали обратное. В 1914 году мировой торговый тоннаж равнялся 49 089 552 *m*; между 1914 и 1917 годами было построено и спущено на воду 8 561 285 *m*. Количество утопленного торпедами, минами и погибшего по причинам, от войны не зависящим, достигает в лучшем случае 19 450 000 *m*. Таким образом, к концу 1917 года провозоспособность торгового флота всего мира выразится цифрой в 38 200 837 *m*[1]), т. е. составит 78% провозоспособности 1914 г. Потеря тоннажа, конечно, сильно повлияет на его распределение между различными государствами, но тем не менее к услугам держав Антанты все же останется около 30 000 000 тонн. Морской генеральный штаб не замедлил ответом, но ответом кратким, небрежным, и Эрцбергер решил поднять вопрос в рейхстаге, открытие которого было назначено на 3 июля. После совещания с лидерами различных партий он счел необходимым ввести критику подводной кампании в программу своего крупного выступления относительно необходимости начать мирные переговоры. Ряд немецких деятелей утверждает, что нападение Эрцбергера в рейхстаге на правительство и в частности на морское министерство составляет великую дату германской истории. Другие же считают, что выступление послужило стимулом для той сильной критики, которая привела к поражению Германии на фронте и к падению монархического режима.

Конечно, не Эрцбергер ответствен за всю цепь бедствий—они явились естественным результатом способа ведения подводной войны. Но во всяком случае его деятельность в это критическое время имеет громадное историческое значение.

Рейхстаг открылся 3 июля. Первые заседания прошли в комиссиях, при чем отчеты заседаний подвергались суровой цензуре и отличались краткостью. Однако, несмотря на всю свою лаконичность, они все-таки предупреждали германский народ о том, что в рейхстаге начался крупный и серьезный спор.

---

[1]) 49 089 552 + 8 561 285—19 450 000. Цифры приводятся в гросс-тоннах, считая в том числе и парусные суда.

Атака Эрцбергера, поддержанная весьма обоснованными данными, длилась несколько дней под ряд. Правительство, по словам Эрцбергера, утверждало, во-первых, что политическое положение Европы находится в таком состоянии, что потребуется еще одна зимняя кампания, во-вторых, что высшее командование уверено в невозможности прорыва германского фронта, и, в третьих, что победа обеспечена при условии продолжения неограниченной подводной войны.

Первые два утверждения не представляли собою ничего нового, третье было позднейшего происхождения и только что подверглось некоторой критике. Когда оно впервые стало известным народу, то при этом было простым и ясным языком сказано, что неограниченная подводная кампания закончит войну до сбора урожая. Иначе говоря, последовало официальное заявление о том, что подводные лодки положат войне конец. Когда и как? Эрцбергер повторил все те аргументы и цифры, от обсуждения которых морской генеральный штаб фактически отказался, и убеждал рейхстаг верить, что даже при существующих сейчас потерях тоннажа совершенно нельзя сказать, когда сможет закончиться война. Нации надо решить, позволит ли она, чтобы ее продолжали кормить предсказаниями и расчетами, оказывающимися просто-напросто неверными обещаниями, никогда не выполняющимися, и желает ли она продолжать бороться за победу или открыто заявить на весь свет, что готова обсуждать мир без аннексий и контрибуций. Народным представителям предлагается вотировать грандиозные кредиты на военные нужды в размере 50 миллиардов марок, при чем единственным к тому стимулом служат слова: «держитесь — весной можно добиться лучшего мира». К сожалению, не имеется ни малейших признаков, оправдывающих подобный взгляд. Военная промышленность развивается, выпускаемая ею продукция растет — верный признак неудачи подводных усилий. Германия же все больше и больше страдает от недостатка продовольствия, минералов и топлива. Нельзя доверять людям, которые так просчитались в силе сопротивляемости противника. Не только сейчас, но даже через год нейтрального и неприятельского тоннажа хватит для снабжения стран Антанты, где народ продолжает пользоваться теми жизненными удобствами, о которых немцам за последние 18 месяцев пришлось позабыть. Рейхстаг должен выработать собственную мирную политику и заставить правительство ей следовать. В 1870 году Бисмарк трижды делал попытки начать переговоры с французами. Разве его когда-либо обвиняли за это в слабости, колебаниях или в том, что его выступления ободряют противника? Если страна не хочет, чтобы ответственность за войну навсегда легла на Германию, она должна перед лицом всего мира открыто и в приемлемой форме заявить своим противникам, за что она воюет. Рейхстаг обязан взять в свои руки инициативу в этом деле. Эффект от

речей Эрцбергера и результаты последовавших дебатов лучше всего описываются самим канцлером:

«Социал-демократы настаивали на формуле без аннексий и контрибуций. Их ораторы нарисовали картину внутреннего и внешнего положения в самых мрачных красках. Мы подходили к концу — угрожала революция. Подводные лодки не сделали того, что обещало морское командование. Отдельные ораторы шли дальше, утверждая, что революция уже стучится в дверь. Перемена во взглядах представителей средних классов поражала. Подавленные тяжестью жизненных условий они далеко не энергично высказывались против и по причинам парламентской тактики перестали защищать правительство. Министр внутренних дел Гельферих и морской—адмирал фон-Капелле своими статистическими данными не могли сломить общего впечатления неудачи».

Канцлер был совершенно прав. Речи Эрцбергера относительно подводной кампании явились призывом к объединению лидеров всех партий, когда-либо критиковавших деятельность канцлера и высшего командования, и ко всем тем, кто не верил правительству. Сторонники открытого выступления в пользу мира получили, наконец, возможность заговорить. Подводная кампания не принесла решительных результатов, зачем же германскому правительству продолжать ждать? После переговоров центра с левым крылом лидеры партий вынесли резолюцию по вопросам, обсуждавшимся в парламентских комиссиях, вслед за чем по настоянию Эрцбергера рейхстаг вынес следующий проект формулы перехода к очередным делам:

Рейхстаг заявляет:

«Как 4 августа 1914 года, так и теперь, на пороге четвертого года войны, немецкий народ верен слову тронной речи: «нас гонит не жажда завоеваний», Германия взялась за оружие для защиты своей свободы и самостоятельности, для неприкосновенности своих территориальных владений.

Рейхстаг стремится к миру на разумных условиях и к прочному примирению народов. С таким миром несовместимы насильственное приобретение территорий и политическое, экономическое или финансовое угнетение. Рейхстаг отвергает все планы, преследующие экономический бойкот и борьбу народов после войны.

Свобода морей должна быть обеспечена. Только экономический мир приготовит почву для дружественного сожительства народов.

Рейхстаг будет энергично поддерживать создание международных правовых организаций.

Однако, пока неприятельские правительства не признают такого мира, пока Германии и союзникам угрожают завоеваниями и насилиями, немецкий народ будет стоять как один чело-

век, будет терпеть и бороться, пока не обеспечит для себя и своих союзников право на жизнь и развитие.

Немецкий народ непобедим в своем единодушии. В этом рейхстаг чувствует себя заодно с теми, кто в героической борьбе защищает отечество. Народ обязан им вечной благодарностью».

Проект резолюции рейхстага очень взволновал высшее командование. Военный министр генерал Штейн, присутствовавший в рейхстаге во время первых речей Эрцбергера, наблюдал то впечатление, которое они произвели на аудиторию, впервые услышавшую о неудаче подводной кампании. Он сразу понял, что, если правительство отнесется к резолюции благожелательно, оно этим самым согласится с теми доводами, на которых резолюция основана. Штейн немедленно телеграфировал в главную квартиру с просьбой доложить императору, «что будет величайшим несчастьем, если канцлер окажет резолюции какую-либо поддержку». Гинденбург не замедлил ответом, телеграфируя: «Резолюция вызывает у меня самые тяжелые сомнения, она может только увеличить то неспокойное состояние, которое уже замечается в армии, и может быть сочтена за признак внутренней слабости». Тревога, овладевшая Людендорфом, довела его до того, что он позабыл элементарные требования воинской дисциплины. 12 июля он телеграфировал кайзеру, что подаст в отставку, если Бетман-Гольвег не будет уволен от должности канцлера. Затем генералы предприняли решительную попытку оказать влияние на парламентских лидеров. 13 июля Гинденбург и Людендорф пригласили их к себе и прочли им лекцию. После нескольких слов престарелого фельдмаршала Людендорф в обычных, хорошо известных, тонах нарисовал картину военной обстановки: дела идут лучше, чем в прошлом году, подводные лодки не дадут возможности Америке перевести войска в Европу. Но резолюция в пользу мира ободрит врагов Германии, ищущих признаков ее слабости, и произведет удручающее впечатление на германскую армию и на армии ее союзников.

Можно только удивляться, что главная квартира выступила с подобными аргументами против Эрцбергера, вооруженного до зубов подавляющими статистическими данными, и против Шейдемана, отлично осведомленного об ужасающих страданиях германских масс. Последний от имени центра и левой отвечал, что голод распространяется и что если к осени мир заключен не будет, революция неизбежна. «Мысль еще об одной зимней кампании приводит в содрогание,—говорил Шейдеман,— «мы должны заявить, что ведем войну оборонительную, что отдаем последнюю каплю нашей крови за свои дома и поля; пангерманские военные планы—не наши планы. Стратегические границы нам не нужны, мы не должны затягивать войну ради аннексий и контрибуций. Если мы будем говорить искренно в таком духе,—это только может сломить сопротивление наших врагов». Затем выступил Эрцбергер и задал Людендорфу ряд

вопросов относительно подводной войны, Людендорф отвечал уклончиво и в выражениях, не соответствующих его прежним утверждениям: «расчеты подводной войны нельзя строить на мировом тоннаже. Даже и сейчас обстановка остается в пользу промышленности наших врагов. Измерять успех подводной войны надо не статистикой, а положительными результатами, как например: отказом англичан от Салоникского предприятия, невозможностью доставлять пшеницу из Австралии, недостатком в Англии леса, недостатком угля во Франции и Италии, недостатком артиллерийского снабжения и понижением его качества». Гинденбург во время этой тирады, повидимому, молчал, он лишь обратился к депутатам с просьбой «добавить немного перцу» в их резолюцию.

Пока в главной квартире шло совещание с представителями рейхстага, в Бельвю императором и канцлером обсуждался «ультиматум» Людендорфа. Был момент, когда Вильгельм, возмущенный дерзостью Людендорфа, решил проявить свою власть. Но Бетман убедил его принять более дипломатическое решение. Нельзя было увольнять или соглашаться на отставку двух высших военных начальников, в которых страна так слепо верила, смена же канцлера другое дело, она принести вреда не может. 14 июля состоялся приказ об увольнении Бетман-Гольвега в отставку, а несколько дней спустя—приказ о назначении на его место помощника министра продовольствия Михаэлиса. О преемнике Гольвега известно немного: он оставался у власти очень недолго и после отставки не принимал никакого участия в политической жизни страны. Эрцбергер говорит о нем, как о человеке твердого характера, который к притязаниям военной партии относился с большими симпатиями, чем Бетман-Гольвег, из чего с некоторой вероятностью можно заключить, что Михаэлис был ставленником Людендорфа. Новому канцлеру удалось разрешить трудную задачу, связанную с мирной резолюцией рейхстага — не допустить открытого разрыва между правительством и рейхстагом. Цель была достигнута отчасти игрою слов, отчасти уговором депутатов. Резолюция против аннексий и контрибуций была окончательна принята 19 июля; канцлер принял ее безоговорочно, но добавил: «как я ее понимаю». С момента составления проекта резолюции и до момента ее опубликования прошло ровно две недели и депутаты за это время простыли. Во всяком случае слова канцлера не послужили поводом к конфликту и кризис мирно разрешился.

Тем не менее люди дальновидные сознавали, что рано или поздно рейхстагу придется пойти не только против правительства, а возможно, и против короны.

Через день после разрешения кризиса император собрал лидеров политических фракций рейхстага на совещанне, но все им сказанное лишь усилило их тревогу. Из слов Вильгельма присутствовавшие на совещании депутаты очень быстро поняли,

что кайзер совершенно не осведомлен о цели и значении резолюции и вряд ли даже хорошо знаком с ее текстом. Он поздравил депутатов по поводу высказанного ими пожелания получить «мир по соглашению» (о чем в резолюции не говорилось ни одного слова) и сказал, что это как-раз соответствует его желаниям. А соглашение, как его понимает император, состоит в том, что Германия должна получить из-за границы золото, сырье, шерсть, нефть и уголь и «переложить их из одного кармана в другой». После этих слов он обрисовал политическую обстановку: Англия и Америка заключили союз, чтобы после войны посчитаться с Японией, а последняя для отражения удара соединилась с Россией; нынешняя война, вероятно, не закончится поражением Англии, но после этой войны будет достигнуто соглашение между Германией и Францией и тогда против Великобритании начнется «вторая пуническая война» всего европейского континента. Подобный разговор с людьми, только-что вотировавшими резолюцию о мире, представляется буквально невероятным. Когда же император заговорил о внутренних делах, то выказал еще большую неосторожность. В качестве предупреждения левым депутатам он заявил, что в Галиции «солдаты гвардейской дивизии под командой моего сына Фрица выколотили из русских спин республиканскую пыль», и добавил: «где появляется гвардия, там нет места демократии».

В заключение было сказано, что подводная война настолько успешна, что командиры подводных лодок уже больше не находят объектов действий. Когда Эрцбергер попытался отвечать на эти дикие слова ссылками на находившиеся в его распоряжении статистические данные, император повернулся к нему спиной и продолжал говорить, указывая на необходимость наказать румын. Течение Дуная от Трояновых ворот до Черновод должно быть отведено, и международная Дунайская комиссия окажется сидящей на высыхающем русле реки. Эрцбергер так заканчивает свое повествование о приеме: «Весь разговор между императором и депутатами был не только в высшей степени неуместен, для старого режима он явился первым шагом на пути к могиле. Депутаты-старики, которые до тех пор не хотели и слышать о парламентаризме, открыто говорили в тот вечер, что «существующая форма правления ведет страну к катастрофе».

Итак, генералы и адмиралы справились с кризисом. Они избежали самого худшего из того, что им тогда угрожало—дать ответ народу, обманутому в результатах подводной войны. Кроме того, они избавились от канцлера, который раздражал и злил их своей постоянной критикой. Но победа досталась не дешево. Их требования сильной власти и единства действий привели к усилению числа существующих политических группировок, к усилению взаимного недоверия и соперничества, а, главное, к ослаблению той монархической системы, которая защищала их исключительные привилегии и влияние и избавляла их от критики.

14. Беспорядки в германском флоте в июле и августе 1917 г.

Новый канцлер не смог заглушить распространившийся по всей территории шум от речей Эрцбергера и резолюции рейхстага. Шум проник и в кубрики кораблей Флота Открытого моря и раздул тлевшую искру недовольства. Германские матросы чувствовали себя обиженными в вопросе питания, считая, что недостаток продовольствия в стране не дает права делать столь громадную разницу между столом офицеров и команды. Причины для недовольства были, повидимому, основательны. Если показания, взятые впоследствии у пленных, правильны только отчасти, то и тогда не может быть никаких сомнений, что суточная порция германского матроса была в то время совершенно недостаточна. Неудивительно, что люди, обреченные на столь однообразное и скудное питание, устали и были настолько нервированы, что недовольство легко перешло в озлобление и возбудило жажду мщения.

Кроме недовольства пищей германские матросы были недовольны и обращением с ними офицеров, считая его незаслуженно суровым и грубым. Трудно понять, почему последнее обстоятельство приняло массовый характер, т. к. нет никаких причин предполагать, чтобы рядовой германский офицер начал бы летом 1917 года обращаться со своими матросами хуже, чем несколько лет тому назад. В германском дисциплинарном уставе суровость — первейшее условие дисциплины. Начальнику должно быть оказано повиновение всегда и везде, не считаясь с чувствами подчиненного. Вежливость и мягкость по отношению к младшим не рекомендовались. Проявлять эти качества офицеры не могли, не рискуя ослабить основ воинской дисциплины, поддержание которой являлось их первейшим долгом. Подобная бесчеловечность в мирное время есть варварство, допустимое лишь в стране, незнакомой с культурной общественной жизнью. Если она и терпима в военное время, то только пока продолжаются успехи; в длительной борьбе и в особенности, когда начинаются неудачи, она грозит фатальными последствиями. В минуты грозной опасности, нависшей над родиной, офицерам Флота Открытого моря пришлось убедиться, что матросы не питают к ним ни чувства преданности, ни доверия.

19 июля произошло открытое возмущение на линейном корабле *Принц-Регент Луитпольд*, при чем поведение команды показывает, как мало она верила в справедливость и заботу своих начальников. Не делая даже никаких попыток подать просьбу об устранении причин недовольства и никак не формулируя своих жалоб, больше половины команды отказалось от всякой службы и осталось в жилой палубе, заявив офицерам, что они объявляют голодовку. Командир, кап. 1 р. Хорнгардт, уладил инцидент, увеличив порцию хлеба на 100 грамм, но на этом беспорядки не кончились. На следующий день 140 человек с легкого крейсера *Пиллау* без разрешения сошли на берег. Однако,

это исключительно крупное нарушение дисциплины было проведено в большом порядке. Люди оставили крейсер, заявив, что запрещение съезда на берег незаконно, но, когда наступил срок обычного возвращения на корабль, они исправно явились и приступили к исполнению своих обязанностей.

Несколько дней спустя разнесся слух, от которого весь флот пришел в сильнейшее волнение. Совершенно неожиданно и при весьма таинственных обстоятельствах умер командир линейного корабля *Кениг Альберт*, кап. 1 р. Торбекке. Все считали, что он убит своей собственной командой: одни утверждали, что его выбросили за борт, другие—что ему всадили нож в спину в тот момент, когда он ночью выходил с катера на трап. На самом деле он случайно упал за борт и утонул. Истинную обстановку, при которой произошло падение, установить трудно. Ничто так не воспламеняет озлобленных людей, как слухи и рассказы о мщении по отношению к притеснителю. Когда легенда об убийстве командира *Кенига Альберта* распространилась по флоту и проникла в жилые палубы кораблей, недовольство команд снова прорвалось наружу. 1 августа на *Принц Регент Луитпольд* произошли новые беспорядки, на этот раз еще более серьезные. Корабль стоял у стенки, и утром 50 человек без разрешения ушли на берег. По их возвращении 11 человек были арестованы, остальные отпущены. Арест дал повод к дальнейшим волнениям. На следующее утро без разрешения сошли на берег 400 человек и в качестве протеста против наказания товарищей устроили на окраине города митинг. На этот раз командование всполошилось, были вызваны сухопутные части, последовали значительные аресты и 100 человек подверглись суровым наказаниям. Но беспорядки продолжались весь следующий день, пока вечером корабль не был выведен на рейд Шиллиг и совершенно изолирован от остального флота.

Но пламя пожара продолжало тлеть. На других кораблях команды тоже волновались и произошли аресты. 4 августа волнения перекинулись на линейные корабли *Кайзерін* и *Фридрих дер Гроссе*. Во время обеда команда *Кайзерин* отказалась итти в камбуз за пищей, а очередное вахтенное отделение заявило, что не намерено вступать на вахту. Офицеры спустились в палубу, стараясь выяснить переговорами причины недовольства. Матросы жаловались лишь на качество супа, но заявления велись в таком вызывающем тоне и в столь недопустимых выражениях, что офицеры были вынуждены уйти. Днем офицеры снова пришли в командные помещения и обещали, что пища будет улучшена. Никакой попытки убедить или заставить людей приступить к работе сделано не было. Ночью из числа лояльно настроенной команды к офицерским каютам поставили часовых.

На *Фридрих дер Гроссе* волнения продолжались весь день. Команда отказалась нести службу и на глазах офицеров устроила митинг.

К утру следующего дня настроение команд как-будто улучшилось, и вечером линейные корабли *Кайзерин*, *Кениг Альберт* и *Кайзер* перешли на рейд Шиллиг, откуда их отправили в Брюнсбюттель. Здесь была сделана новая попытка успокоить команду: началось усиленное увольнение на берег, пищу улучшили, были организованы игры, концерты и спектакли. Состояние же дисциплины на *Принц Регент Луитпольд* оставалось попрежнему таковым, что общение его команды с экипажами остальных судов считалось опасным. Но в общем флот успокоился; правда, через несколько дней недовольство вновь проявилось, на этот раз на линейных кораблях *Вестфален* и *Рейнланд*, но с этим волнением быстро справились и к концу месяца на всех судах восстановилась нормальная жизнь.

Тем временем высшему командованию стали известны факты чрезвычайно тревожного характера. Офицерам линейных кораблей удалось убедить несколько человек команды войти в доверие участников беспорядков и выдать их тайны. Сведения, собранные агентами, выяснили истинную подоплеку событий и дали материал для судебного процесса. Не осталось никаких сомнений, что последние события являются симптомами очень серьезной скрытой болезни. Несколько человек машинной команды во главе с двумя наиболее способными и энергичными кочегарами Кюрбис и Рейхпитч организовали политическую группу для пропаганды мира среди команд линейного флота. Составив списки единомышленников и поддерживая связь с депутатом рейхстага, членом независимой социалистической партии Диттманом, они сделали все необходимое для распространения партийной литературы между своими товарищами. Лозунгом момента был «мир без аннексий и контрибуций» — упрощенная форма той резолюции рейхстага, которая вызвала столь горячий отпор со стороны высшего командования.

Итак, злейшие враги адмирала Хольтцендорфа проникли в среду германского боевого флота.

Было бы, конечно, величайшим преувеличением считать беспорядки на *Принц Регент Луитпольд* и других кораблях исключительным результатом резолюции рейхстага. Беспорядки в германском флоте начали назревать задолго до речей Эрцбергера. Столь же неверно и утверждение одного из ярых противников Версальского договора, что волнение команд было вызвано безответственными выступлениями адмиралов. Тем не менее нельзя беспорядки, происшедшие в наиболее дисциплинированном в мире флоте, поставить вне зависимости от обещаний, которыми так свободно сыпали по всей стране германские адмиралы несколько месяцев тому назад. За криками, с которыми германские матросы сошли без разрешения на берег, за шумом и свистом, сопровождавшим отказ приступить к обеду, за речами кочегаров с *Фридрих дер Гроссе* несомненно чувствовалась горькая обида храбрых людей, постигших, наконец, истинное значение той политики, ради которой они и весь народ были призваны терпеть голод.

ГЛАВА II.

Средиземное море с августа 1917 г. по апрель 1918 г.

Когда в августе 1917 года состоялось назначение в Средиземное море вице-адмирала Гауф-Кольтхорпа [1]), будущее рисовалось в весьма мрачных красках. Хотя судоходство страдало от неприятельских лодок меньше, чем в апреле, но все же статистические данные оправдывали самые пессимистические предсказания. С мая не было потоплено ни одной германской «*U*» и число ежедневно уничтожаемых пароходов находилось в прямой зависимости от числа находившихся в крейсерстве лодок. Все средства защиты против подводного врага, применявшиеся в Средиземном море французским, итальянским и английским флотами, повидимому, совершенно не влияли на уменьшение количества того тоннажа, который ежедневно уничтожался каждой находящейся в море лодкой. Правда, в некоторых районах судоходство пользовалось сравнительной безопасностью: командиры германских лодок редко посещали воды восточного побережья Испании и, кроме того, противолодочная организация, действовавшая у западного побережья Италии, до некоторой степени гарантировала безопасность плавания в этом районе. Но это были только две узкие полоски воды громадного внутреннего моря, которое вдоль и поперек пересекали всевозможные торговые пути. Нейтралитет Испании и итальянские прибрежные противолодочные организации лишали немцев жертв в двух небольших зонах; но они вознаграждали себя с лихвой в других и вряд ли ощущали стеснение.

Планы адм. Кольтхорпа для улучшения положения встречали крупные затруднения. Кольтхорп считал, что уменьшение потерь может быть достигнуто лишь сосредоточением в местах наиболее вероятного нахождения неприятельских лодок максимального количества противолодочных средств и самого энергичного их использования.

Отрантский пролив, через который столь значительное количество неприятельских лодок проходило дважды за каждое крейсерство, представлял наиболее подходящий район для его планов. Но надежд на проведение здесь сосредоточенного наступления было мало. Подобная операция могла бы состояться лишь при

---

[1]) В IV томе фамилия адмирала ошибочно названа Гоуф-Кольтроп. *Ред.*

условии широкого участия итальянских и французских миноносцев и москитных судов. Если можно было надеяться убедить французов использовать миноносцы для наступательных действий в Отрантском проливе, то с итальянцами дело обстояло иначе. Итальянское высшее морское командование отнюдь не проявило склонности менять установившийся порядок. Оно не только неоднократно отказывалось держать постоянный дозор миноносцев для охраны сетевого заграждения и находившихся при нем траулеров, но даже отозвало все свои корабли, которые там были [1]).

По счастью с точки зрения стратегии взгляд на кампанию, руководство которой выпало на долю адм. Кольтхорпа, не вызывал разногласий. Это обстоятельство было, пожалуй, единственным облегчением его трудностей. Совещание союзных морских начальников, происходившее в Лондоне в начале сентября, единогласно признало необходимость установления в Средиземном море системы конвоев в самом широком масштабе. Адм. Кольтхорп со своим штабом еще до отъезда из Лондона тщательно изучил все статистические данные о судоходстве в Средиземном море и установил необходимость формирования конвоев на девяти торговых путях, для чего требовалось около 300 охранных кораблей [2]). В момент принятия совещанием решения конвои ходили только на линиях Мальта—Египет и Гибралтар—Оран. Выполнение Лондонского постановления составляло задачу первейшей важности, для разрешения которой, однако, уже был сделан крупный шаг предварительного характера. Судоходство государств, поддерживавших торговлю на Средиземном море, могло руководиться и контролироваться только междусоюзным комитетом. Подобный комитет уже существовал и адм. Кольтхорп явился его председателем. Членами комитета были английский к.-адм. Фергуссон, французский вице-адм. Ратиэ, итальянский вице-адм. Салазар и японский к.-адм. Сато. Комитет представлял собою авторитетный исполнительный орган, который только один по составу своих членов мог предпринять реорганизацию существовавшей в то время в Средиземном море системы руководства движением морской торговли. Для защиты торговли надлежало распределить годные для конвоирования наличные силы от одного конца моря до другого и распределить ответственность за безопасность плавания конвоев между французским, великобританским и итальянским штабами. До окончания всей работы, связанной с установлением в Средиземном море конвоев, адм. Кольтхорп не мог, конечно, сде-

[1]) С июня по 24 июля итальянские корабли, состоявшие при заграждении, находились в море только сутки. Между 24 июля и 19 августа они вовсе не выходили в море.

[2]) Пути следования были следующие: 1) Гибралтар—Генуя, 2) Гибралтар—Бизерта, 3) Бизерта—Порт-Саид, 4) Марсель—Бизерта, 5) Марсель—Алжир, 6) Мальта — Судская бухта, 7) Неаполь — Бизерта, 8) Мальта—Таранто, 9) Оран-Гибралтар. База конвоев в Судской бухте была перенесена на о. Милос.

лать ничего для выполнения задуманного им плана организации постоянных наступательных противолодочных операций в Отрантском проливе. И действительно, по вступлении в новую должность, он в течение нескольких недель был занят исключительно вопросом распределения дозорных и москитных судов и миноносцев в границах района своего командования. Кольтхорп лишь несколько усилил дозорные отряды с внешней стороны Отрантского пролива; большего в тот момент он сделать не мог.

Тем временем Адмиралтейство решило формировать конвои на линии Англия—Порт-Саид и высылать их каждые десять дней. Эти конвои не входили в организацию, подготовляемую адм. Кольтхорпом; ими распоряжалась непосредственно конвойная секция Уайтхолла. Тем не менее было приказано, чтобы во время нахождения их в опасной зоне у Гибралтара все свободные местные противолодочные корабли усиливали бы состав охраняющих их сил. Контр-адмирал Фергуссон [1]), которому главнокомандующий поручил непосредственное заведывание конвойным делом, настаивал, чтобы для экономии в охранных судах «сквозные конвои», как их называли, выходили бы из Англии с расчетом встретиться с гибралтарскими конвоями, следующими в Англию. Однако, даже и при этой экономии командование в Гибралтаре смогло выполнять предъявляемые ему требования в значительной степени только благодаря помощи Америки. К описываемому моменту в Гибралтаре находились английские легкие крейсера *Birmingham* и *Chester*, американские канонерки *Sacramento*, *Nashville*, *Machias*, *Castine*, американские таможенные катера *Ossipee*, *Seneca*, *Manning*, *Yamacraw* и *Marietta*, а также яхты *Yankton* и *Nahma*. Адмиралтейство согласилось с доводами адм. Фергуссона, и первый из «сквозных» конвоев вышел из Англии 3 октября [2]).

Необходимость назначения охранных кораблей для сквозных конвоев не могла не влиять отрицательно на намеченный адм. Кольтхорпом план активных противолодочных операций. Поэтому прибытие в Средиземное море шести австралийских миноносцев явилось для него большим облегчением и дало воможность в декабре вернуть дрифтеры и мелкие вспомогательные суда к исполнению их прежних обязанностей — охране заграждения Отрантского пролива.

Восстановление этого заграждения могло рассматриваться в этот момент лишь как акт бдительности или подготовки к будущим наступательным операциям, но не более того. Уничтожение судоходства продолжалось непрерывно. Как только увели-

---

[1]) 3 сентября 1917 г. был назначен на должность адмирала Патрулей Средиземного моря.

[2]) Конвой потерял у Александрии два парохода. Всего у Александрии потоплено 11 пароходов. Это событие было, конечно, обескураживающего характера, но не явилось показательным. О потерях в сквозных конвоях в Средиземном море—см. стр. 115.

чивалось число крейсеровавших лодок, увеличивалось и число утопленных пароходов, с уменьшением числа находящихся в море лодок—уменьшались и потери. Предпринимавшиеся нами наступательные действия не влияли на численность оперирующих «*U*», командиры которых попрежнему пользовались полнейшей безнаказанностью (схема 6). Их действия только лишний раз доказывали, что нападение есть лучшая оборона [1]).

Обстановка, создавшаяся к этому времени на сухопутном театре, грозила увеличить затруднения, испытываемые на море. В северной части Адриатического моря требовались новые подкрепления. 24 октября австрийцы атаковали итальянские позиции в Юлийских Альпах. Одна из итальянских армий была разбита и отступила в полном беспорядке. К концу месяца все итальянские армии быстро отходили к р. Пиава и итальянская главная квартира чрезвычайно опасалась, что австрийцы, высадив под защитой стоявшего в Поле флота десант, попытаются обойти правый фланг итальянского расположения. Выполнить просьбу Италии о присылке миноносцев мы, конечно, никак не могли, но немедленно согласились снять 12″ орудия с л. к. *Queen* [2]) для установки их на сухопутном фронте.

На другом театре операций наши морские силы смогли полнее удовлетворить обращенную к ним со стороны сухопутного командования просьбу о содействии. Просьба исходила от ген. Алленби, заканчивавшего подготовку наступления против турецкой армии. Турки занимали фронт, проходивший в тридцати милях на юго-восток от Газы; английская линия окопов тянулась между Deir el Belah и Ramli. План Алленби сводился к штурму левого фланга неприятельской позиции — Beersheba с последующими атаками центра турецкого расположения и Газы. Наш главнокомандующий, желая удержать часть неприятельских войск от переброски на правый фланг, непременно хотел, чтобы в момент начала штурма Beersheba наличные силы флота произвели демонстративные высадки к северу от Газы (схема 7).

Британские морские силы принимали участие в неудачном весеннем наступлении на позиции у Газы, и старший морской начальник в Египте, контр-адмирал Джаксон, 30 октября, т. е. за день до наступления на Beersheba, был готов к операции.

Позади Газы расположен невысокий горный кряж, закрывающий вид с моря. Но в восьми милях к северу от города река Hesi прорезает горы и с судна, стоящего в устьи реки, видны железнодорожная станция Deir Sineid и мост через реку [3]).

30 октября в 10 ч. 30 м. у. два небольших монитора *M-31* и *M-32* открыли огонь по окопам и проволочным заграждениям,

---

[1]) См. приложение С «Подводная война в Средиземном море, с сентября 1917 г. по сентябрь 1918 г.» и схему 6.

[2]) Старый линейный корабль, на котором жили команды английских дрифтеров и тральщиков, действовавших у итальянских берегов. *Ред.*

[3]) См. схему 7.

Схема 6. Операции германских подводных лодок в Средиземном море и на подступах к нему. Май—декабрь 1917 г.

устроенным с северо-западной стороны Газы и по береговой позиции Sheikh Hassan[1]). Четверть часа спустя артиллерия крейсера *Grafton* (флаг адм. Джаксона) начала нащупывать наблюдательный пост турок, который, по полученным сведениям, находился к северу от города и был скрыт между деревьями.

В устьи реки Hesi стал монитор *Raglan*[2]) для бомбардировки станции Deir Sineid. Вместе с ним стоял авианосец *City of Oxford*, охраняемый миноносцами *Comet* и *Staunch*. На *Raglan* находился самолет, установленный над 14″ пушкой, который и был спущен для наблюдения за падением 14″ снарядов. Уже около полудня с самолета сообщили о нескольких разрывах около самой станции железной дороги, огонь был перенесен на мост и отличался той же меткостью.

Сопротивление противника свелось к нескольким залпам, сделанным по группе тральщиков, очищавших для *Raglan* проход к берегу, и к пулеметному огню с самолета, который был отогнан огнем наших зенитных орудий. Днем стрельба с *Raglan* корректировалась гидро-самолетом с *City of Oxford*. К наступлению темноты авианосец отошел в море, монитор остался, чтобы тревожить турок, и сделал несколько залпов по долине.

Во время штурма Beersheba 31 октября, который прошел успешно, диверсия на фланге неприятельского расположения у Газы продолжалась. Днем *Raglan* сменило французское вспомогательное судно *Maroc*, стрелявшее вдоль по долине Hesi, монитор же опять открыл огонь по Deir el Belah. Перед восходом солнца *Grafton* сделал несколько залпов по окопам, тянувшимся на северо-запад от Газы, но, когда солнце показалось из-за гор, цель скрылась в его ослепительных лучах и стрельбу пришлось прекратить на четыре часа, пока окопы и проволочные заграждения снова не стали ясно видны. К этому времени противнику удалось пристреляться и *Grafton*'у пришлось переменить место. С наступлением темноты он снялся с якоря и стал мористее. Мониторы *M-31* и *M-32* вели бомбардировку, стоя южнее *Grafton*.

Таким образом, неприятель сделал очень мало, чтобы помешать обстрелу с моря, но к вечеру радио-пеленгаторные станции в Александрии и в Порт-Саиде сообщили, что у побережия Палестины находятся две подводные лодки. Дозорные корабли особенно тщательно следили за водной поверхностью, но никаких признаков появления лодок не обнаружили.

Демонстративная высадка состоялась 1 ноября одновременно с наступлением на Газу. Бомбардировка турецких укреплений велась с французского броненосца береговой обороны *Requin*, который стал на якорь в устье р. Hesi и оказался в сфере

---

1) *M-31* и *M-32* — водоизмещение 355 *m*, ход 10 узл., две 6″ пушки.

2) *Raglan* — водоизмещение 6150 *m*, ход 7 узлов, две 14″ и одна 6″ пушки.

огня неприятельских орудий. *Requin* получил два попадания, из которых одно сопровождалось большим количеством жертв. В Deir el Belah отряд египетского рабочего корпуса был послан

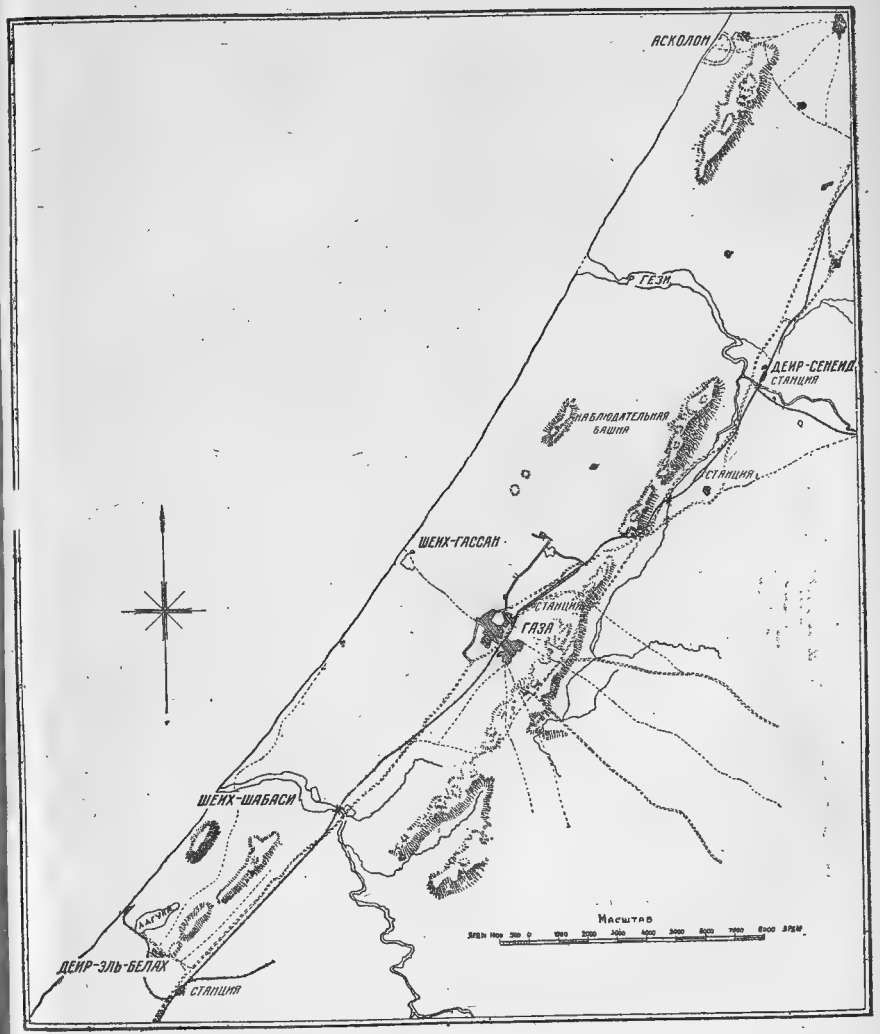


Схема 7. Операции на побережьи Палестины. Октябрь—ноябрь 1917 г.

к берегу, где на глазах турок, занимавших высоты, господствующие над Газой, посажен на высланные из Порт-Саида мелкие суда. По мере наступления темноты корабли отходили в северном

направлении как бы с целью высадки к N-у от Газы. Как только совершенно стемнело, корабли возвратились в Deir el Belah и, избегая шума, высадили людей обратно. Для поддержания иллюзии процессия из мелких судов, время от времени показывая огни, несколько раз прошла на N от Газы. Чтобы не допустить переброску через реку Hesi турецких резервов, крейсер *Grafton* и две маленькие канонерки держались в ее устьи.

В эту ночь был занят Sheikh Hassan. В дальнейшем из-за невозможности различать английские войска от турецких бомбардировка с моря велась только по целям, расположенным севернее Deir Sineid. В течение 2 ноября *Grafton*, *Raglan*, *Maroc* и *Requin* держали район реки Hesi под непрерывным обстрелом.

Старый французский броненосец израсходовал весь боевой запас и в 11 час. вечера под громкое «ура» остальных кораблей снялся с якоря и ушел.

К этому времени погода начала портиться. Засвежело, и моторные катера, речные канонерки и мелкие вспомогательные суда были вынуждены укрыться в Порт-Саиде. Но к 4 ноября стихло, и они смогли возвратиться. Канонерки снова начали обстрел башни наблюдательного поста, которая все еще стояла. Канонерка *Aphis* едва не стала жертвой огня неприятельской артиллерии; турецкий снаряд лег у самого борта. *Aphis* в этот момент находилась в 60 каб. от берега, т. е. на предельной дистанции действия турецких пушек.

5 и 6 ноября обстрел с моря продолжался. Французские миноносцы *Hache* и *Fauconneau* сменили *Comet* и *Staunch*. В операции приняли участие мониторы *M-15* и *M-29* и возвратившийся *Requin*, в виду чего *Grafton* пошел в Порт-Саид грузиться углем и пополнить боевой запас. Адмирал Джаксон перенес флаг на *Enterprise*. 7 ноября перед рассветом из штаба главнокомандующего дали знать, что турки оставляют Газу, и просили начать бомбардировку всех железнодорожных и других путей возможного отступления противника. Как только достаточно рассвело, три монитора и две канонерки, через голову английской пехоты, начали обстрел отступавших турок вдоль долины Hesi. К полудню наши части настолько продвинулись, что падение Deir Sineid стало неизбежно. Корабли эскадры перешли к северу: *M-15* стал так, чтобы обстреливать станцию Yulis, *Requin* и французские миноносцы перешли в Аскалон. Успех был полный и уверенность, что Газа перейдет в наши руки, настолько велика, что 9 ноября войска, не опасаясь более остаться без поддержки с моря, перешли долину Hesi. Генерал Алленби рассчитывал начать наступление на Яффу 13 ноября и, так как для этой операции ему требовалась помощь флота, все корабли отошли на отдых в Deir el Belah.

Трудно судить, насколько огонь судовой артиллерии содействовал успеху блестящей операции ген. Алленби, равно как

нельзя сказать, удалось ли обмануть турок демонстративной высадкой в тылу Газы. Но несомненно, что поддержка, оказанная армии с моря, обошлась не дешево. Вскоре после начала операций командир крейсеровавшей в Эгейском море *UC-38*, лейт. Ганс Вендландт, получил через Науэн приказание следовать к берегам Палестины и действовать на пути между Яффой и Аскалоном против британских войсковых транспортов. Вендландт отправился не сразу, к Газе он подошел только 10 ноября. Крейсеруя весь этот день и часть следующего под перископом, он, конечно, заметил массу судов, стоявших у Deir el Belah, и обнаружил, что место их якорной стоянки защищается сетью, поставленной параллельно берегу в расстоянии двух миль. Проходы между оконечностями сети и берегом охранялись тральщиками и дрифтерами. 11 ноября с заходом солнца *UC-38* вошла в проход и взорвала монитор *M-15* и миноносец *Staunch*. Кроме потопленных кораблей там же стояли три французских миноносца, *Comet* и *Enterprise*, а группа транспортов стояла на якоре в устьи р. Hesi. Адм. Джаксон, державший тогда флаг на *Enterprise*, послал тральщики и французские миноносцы охранять транспорты, а с остальными судами перешел в Порт-Саид. После потопления *M-15* и *Staunch* морские силы продолжали охранять пути снабжения армии, но непосредственное их участие в боевых операциях прекратилось.

К этому времени адм. Кольтхорп закончил все подготовительные меры для введения на основе указаний сентябрьского совещания повсеместно в Средиземном море системы конвоев и к концу ноября донес о первых результатах новой системы защиты торговли [1]). Конвои Гибралтар — Оран, Бизерта—Александрия, Порт-Саид—Александрия, Бизерта—о. Милос охранялись исключительно английскими кораблями. Судоходство на линии Марсель—Алжир и Марсель—Бизерта находилось под ответственностью французов. Для конвоев между о. Милос и Салониками и между о. Милос и Александрией охранные корабли выделялись английскими и французскими морскими силами совместно. Между Гибралтаром и Генуей система конвоев не функционировала, т. к. итальянцы предпочитали, чтобы пароходы с грузами, адресованными в их порты, следовали самостоятельно вдоль побережья Испании. На линии Неаполь—Бизерта тоже не было конвоев. Итальянцы пожелали, чтобы судоходство в этом районе пользовалось охраняемыми путями, придерживаясь западного берега Италии и северного берега Сицилии.

Адм. Кольтхорп, отдавая должное прекрасно разработанной и в большом порядке действовавшей итальянской системе защиты

---

[1]) Состав американских морских сил в Гибралтаре усилился прибытием 240-тонных миноносцев *Chauncey*, *Bainbridge*, *Barry*, *Dale* и *Decatur*, а также таможенного катера *Tampa* и канонерки *Paducah*. Все эти корабли несли почти исключительно конвойную службу.

судоходства, тем не менее крайне сожалел, что она вообще существует. Эта система поглощала 11 000 человек и громадное количество вспомогательных судов, которые он очень желал бы видеть в составе того ударного противолодочного отряда, собирать который он продолжал. Однако, Кольтхорп не мог не считаться с тем, что итальянская прибрежная зона была сравнительно благополучна и что он сам очень часто приказывал пароходам, для которых не имелось охраны, придерживаться этой зоны. Кроме того, адмирал относился к системе конвоев очень скептически и сомневался, чтобы конвои могли значительно сократить потери. «Охрана судоходства посредством посылки пароходов в составе конвоев,—писал Кольтхорп, «является в лучшем случае полумерой, а не надежным средством защиты... это в особенности относится к Средиземному морю... — где сравнительно ограниченные пространства, по которым проходят торговые судоходные пути, дают все преимущества противнику. Надо полагать, что принятая ныне система, по мере увеличения опыта командиров неприятельских лодок, будет давать все меньшие и меньшие результаты и что настоящее разрешение вопроса заключается в постоянных, непрерывно усиливающихся наступательных противолодочных операциях. Наступит момент, когда эти операции сделают излишними существующие теперь методы защиты торговли».

Таковы были личные взгляды главнокомандующего; статистика потерь в конвоях говорила иное. Хотя в течение ноября «сквозные» конвои с импортными грузами понесли значительный урон и общая цифра потерь возросла, тем не менее статистические данные были в пользу новой системы. В ноябре в составе конвоев прошли триста восемьдесят один пароход, из числа которых жертвами лодок стало лишь девять пароходов. Эти цифры с несомненностью доказывали, что конвои увеличивают шансы избежать опасность. Однако, количество пароходов, следовавших одиночным порядком, пока еще было достаточно велико. В составе конвоев в ноябре прошло только 40% всего тоннажа. При расширении системы конвоев число пароходов, могущих избежать атаки подводного противника, должно было увеличиться. Так говорила логика цифр.

Задача, стоявшая перед морским командованием, не сводилась только к тому, чтобы расширить систему конвоев до пределов возможного. Штаб адм. Кольтхорпа находил, что защита только тогда победит нападение, когда потери в конвоях станут ниже одного процента количества конвоируемых пароходов. Поэтому требовалось как можно скорее довести эффективность новой системы до максимума.

Тем временем состоялись первые опыты по установке в Отрантском проливе постоянного заграждения, но результаты оказались далеко не утешительными. 27 ноября две с половиной мили заграждения, поставленного в начале ноября, были осмот-

рены, при чем выяснилось, что бон поломан в трех местах. Прикрепленные под ним сети представляли картину печальной беспомощности: проволока частично порвалась, перепуталась и висела узлами. Возможно, что заграждение порвала *U-47*, попавшая в сеть при выходе на позицию и возвратившаяся затем в Каттаро, чтобы сообщить об обнаруженном препятствии. Это обстоятельство тогда, конечно, известно не было и заключение лиц, осматривавших заграждение, сводилось к тому, что причина поломки — свежие погоды и течение. Поломанный бон с сетями был убран и попытка установить против подводных лодок постоянное препятствие поперек Отрантского пролива не возобновлялась очень долго.

Последние месяцы 1917 года попрежнему не сулили ничего радостного и будущее рисовалось столь же мрачным, как и раньше. Единственным утешением мог, пожалуй, служить тот факт, что итальянцам в течение ноября удалось остановить австрийское наступление и задержаться на Пиаве и что угроза выхода австрийского флота миновала. И действительно, чрезвычайно смелой операцией итальянцы восстановили свое господство в Северной Адриатике. В ночь на 9 декабря лейтенант Риццо на дозорном катере проскочил в гавань Триеста и утопил старый линейный корабль *Wien*.

Вскоре после этого случая сменивший в Константинополе к.-адм. Сушона вице-адмирал Ребейр-Пашвиц решил выслать для нападения на наши морские силы и войсковые транспорты *Гебена* и *Бреслау* [1]). Энвер-паша одобрил проект, но выход германских кораблей задерживался исключительно из-за неимения угля. Об этой новой опасности союзное командование ничего еще не знало. Подводная же опасность громко говорила сама за себя. За последние два месяца погибло 64 парохода общей вместимостью 176 767 *т*, а меры противолодочной борьбы, как и раньше, не приносили желательных результатов. 14 декабря *UC-38*, оперировавшая у берегов Палестины, была утоплена миноносцами, охранявшими французский крейсер *Châteaurenault*. Но гибели лодки предшествовала гибель этого крейсера, а, кроме того, *UC-38* была первой неприятельской лодкой, потопленной в Средиземном море с 24 мая, и только второй за год; а следовательно, этот случай отнюдь не составлял события. Он только указывал, что, если подводные лодки противника будут слишком рисковать, то не исключается возможность их уничтожения весьма дорогой ценой.

Положительным фактором обстановки являлось то обстоятельство, что войсковые транспорты плавали, рискуя меньше других. Охрана транспортов обычно поручалась японским миноносцам. Трудно было найти для них более подходящие обязан-

---

[1]) Hermann Lorey. „Krieg zur See. Die Mittelmeer Division", стр. 330.

ности: поручение охранять союзные войска на море льстило военному самолюбию японцев и они считали вопросом чести быть в любой момент готовыми по первому требованию выйти в море [1]).

Всегда считалось, что, если противник решит атаковать наши чисто военные коммуникации в Средиземном море, он, вероятно, сделает это силами надводного, а не подводного флота. Фактически дело так и обстояло, и противник был уже почти готов к операции. *Бреслау* заполнил свои угольные ямы, *Гебен* спешно заканчивал погрузку угля. Миноносцы *Муавенет*, *Басра*, *Нумюне* и *Самсун* стояли в полной готовности к походу.

Конечно, возможность выхода *Гебена* и *Бреслау* в Эгейское море никогда не отрицалась, но адм. Фрименталь [2]) считал, что неприятель никогда не сможет скрыть своего намерения. Стоявшее у выхода из Дарданелл минное заграждение составляло грозное препятствие и казалось невероятным, чтобы противник попытался выйти, предварительно не определив места заграждения. А это требовало тральных работ в десяти милях за Седд-ул-Бахром.

Подобная крупная тральная операция противника не могла пройти незамеченной и все оперативные инструкции адм. Фрименталя кораблям его эскадры базировались на уверенности, что в случае, если выход противника все-таки состоится, о нем станет известно более или менее заранее. При этом всегда учитывалось—вне зависимости от того, рано или поздно станет известным о выходе противника,—что наши силы, в каком бы районе ни появился *Гебен*, будут в борьбе с ним более или менее беспомощны. Мониторы, легкие крейсера и канонерки, рассеянные по Эгейскому морю, не смогут состязаться с артиллерией германского линейного крейсера. Поэтому Фрименталь приказом по эскадре объявил, что, если *Гебен* прорвется, «надлежит стараться навести его туда, где можно ожидать поддержку, а не атаковывать во что бы то ни стало, не взирая на последствия». Этому весьма разумному предупреждению несколько противоречили слова того условного сигнала, который должен был быть сделан в случае выхода немецких кораблей. Сигнал гласил: «принять все меры для вступления в бой с противником». Значение подобного сигнала офицерами британского флота понималось одинаково и сомнений вызвать не могло. Однако, в дальнейшем оперативный приказ Фрименталя был разработан на основе предполагаемых намерений противника. Адмирал был убежден, что, если *Гебен* выйдет из Дарданелл, то только для соединения с австрийцами в Адриатике, а следовательно, атакует лишь те силы, которые окажутся в сфере действия его артиллерии, когда он полным ходом будет

---

1) По расчетам штаба командующего нашими морскими силами в Средиземном море, японские миноносцы проводили 75% времени в море, английские 60%, французские и итальянские около 45%.

2) Адм. Фрименталь был назначен командующим эскадрой Эгейского моря 13 августа 1917 г.

выходить из Эгейского моря. Продолжительные наступательные операции против наших дозорных отрядов представлялись маловероятными. Нападение на английские базы Фрименталь называл «безнадежной авантюрой, могущей закончиться лишь уничтожением противника, на которую немцы смогут пойти в крайнем случае, т. е. если Турция решит заключить сепаратный мир».

Достойно внимания, что выбор противника остановился как-раз на наименее вероятной операции. Правда, в приказе командующего германской эскадрой не упоминалось о продолжительных наступательных действиях против наших баз, а говорилось лишь об уничтожении всех дозорных сил, обнаруженных у Дарданелл. Но тем не менее к Мудросу была выслана подводная лодка и, в случае удачного выполнения первой части плана, адм. Пашвиц предполагал дойти до Лемноса и бомбардировать перекидным огнем гавань Мудроса [1]). Таким образом, план Пашвица, считавшийся им и его штабом вполне осуществимым, мало отличался от того плана, который Фрименталь расценивал как слишком рискованный и вряд ли возможный. Однако, не адмиралу Фрименталю пришлось руководить действиями против *Гебена*. В самом начале января он был вызван в Лондон и оставил Эгейское море [2]), а в командование эскадрой вступил контр-адмирал Садлер; 12 января адм. Садлер поднял флаг на л/к. *Lord Nelson*, а четыре дня спустя выпел в Салоники для совещания с генералом Мильн. К этому времени немцы закончили разработку своих планов и были готовы к их выполнению, но никаких признаков предстоящего похода не наблюдалось, и находившиеся в дозоре в ближайшие к выходу дни наши воздушные силы не могли сообщить ничего заслуживающего внимания.

Противник, действительно, с большим искусством скрыл свои намерения, но желание сохранить выход в полной тайне лишило его возможности произвести необходимые действия подготовительного характера. Немцы считали невозможной серьезную разведку минных полей между Галлиполи и Имбросом, а те сведения, которыми они в этом направлении располагали, были частично недостаточны и частично ошибочны. Все, что они знали наверное, сводились к тому, что на пути, проходящем в пяти милях на W от Седд-ул-Бахра, мин нет и что заграждение, поставленное поперек входа в 1916 г., вероятно, снесено течением [3]). Эти полученные от командиров тральщиков сведения, хотя сами по себе и верные, тем не менее приводили к ошибочным и опасным выводам. Ниже старого заграждения

---

1) Hermann Lorey, стр. 332.

2) При назначении нового состава высших чинов Адмиралтейства адм. Фрименталь получил должность заместителя начальника морского генерального штаба.

3) Hermann Lorey, стр. 332.

1916 года была выставлена весьма сложная система заграждений на кривой, начинавшейся на NW от о. Мавро и покрывавшей водное пространство, разделяющее Имброс от Галлиполи. Эти заграждения стояли прямо на пути предстоящего следования *Гебена* (см. схемы 8, 9, 10 и 11). Избежать заграждений фактически было невозможно, немцы же об их существовании не подозревали.

Но за несколько часов до выхода штаб адм. Пашвица получил чрезвычайно важный документ — карту, взятую на дозорном судне из Бриндизи, выскочившем месяц тому назад на берег в Саросском заливе. Карта осталась в главной квартире ген. Лимана-фон-Сандерса, и когда там узнали о предстоящем выходе *Гебена* и *Бреслау*, то она была вручена адмиралу Пашвицу. На карте обнаружили карандашные линии, повидимому, указывающие минные заграждения. Одна из линий проходила на SO от мыса Тека прямо поперек намеченного курса немецких кораблей, другая начиналась от точки, расположенной в четырех милях на NW от о. Мавро, и дальше шла по кривой, упираясь на NO в берег Галлиполи. Между обеими линиями имелся проход. Таким образом, карта говорила о том, что английские заграждения гораздо многочисленнее, чем предполагалось, и покрывают значительно больший район. Если бы немцы отнеслись к карте более критически и подумали о том, что шкипера траулеров не имеют обыкновения исправлять карты так, как это делается на военных кораблях офицерами, то, конечно, пришли бы к выводу, что карандашные линии лишь грубые и далеко не точные указания на опасность. Некоторые из офицеров *Гебена* и *Бреслау* именно так и смотрели на дело и советовали произвести новую разведку минированного района. Но боязнь нарушить секретность операции не позволила последовать их совету. Тем не менее некоторые дополнительные меры предосторожности все-таки были приняты. С линией, отмечавшей внутренние заграждения, было решено не считаться, т. к., по последним сообщениям тральщиков, это заграждение уже не представляло опасности. Остальные же пометки на карте признали соответствующими истинной обстановке. Курс *Гебена* был проложен с расчетом войти в обозначенный на карте проход и выйти к назначенной для бомбардировки позиции у бухты Kusu.

19 января в 4 ч. дня *Гебен* и *Бреслау* в сопровождении четырех миноносцев снялись с якоря и в 3 ч. 30 м. у. 20 января подошли к сетевому заграждению у м. Нагара. В 5 ч. 40 м. у. отряд находился у Седд-уль-Бахра, а через четверть часа, когда он подошел к внешней оконечности того канала, который, по сообщению германского тральщика, был чист от мин, адм. Пашвиц повернул на SW. Новый курс проходил между двумя отмеченными на захваченной карте карандашными линиями, а фактически вел к южной оконечности минных полей,

Дислокация кораблей эскадры Эгейского моря 20 января 1918 г. [1])

Эскадра Эгейского моря.	Южная часть Эгейского моря. I отд. отряд.	Дарданеллы. II отдельный отряд.	Салоники. III отдельный отряд.	Район Смирны. IV отдельный отряд.	Центральная часть Эгейского моря. V отдельный отряд.	Побережье Болгарии. VI отдельный отряд.
Мудрос	Бухта Суда	Бухта Kusu, Pytgos	Салоники	Kalloni, Vathi, Laki	Сира, Требуки	Ставрос
л/к *Agamemnon* Легк. кр.: *Lowestoft*, *Foresight*, *Skirmisher*. Монитор *M-18* (в ремонте) Канонерка *Heliotrope* Миноносцы: *Arno*, *Wear* (в ремонте) *Kennet* (в доке) *Ribble* подымал пары, чтобы итти на Мальту) *Lyra* (в пути из Англии).	Легк. кр. *Pelorus*	Крейсер *Endymion* (в ремонте на Мальте.) Мониторы: *Raglan*, *M-28*. Миноносцы: *Tigress* и *Lizard* в дозоре. *Renard* и *Archer* конвоировали нефтеналивные пароходы.	л/к. *Lord Nelson* Легк. кр. *Latona* Транспорт. мастерск. *St. George*	Легк. кр. *Sentinel*, *Forward*. Мониторы: *M-22*, *M-23*, *Abercrombie*. Канонерки: *Peony* (чистила котлы). Миноносец *Welland*.	Тральщик *Lynn* Миноносец *Colne*.	Крейсер *Edgar* Мониторы: *M-17*, *M-20*, *M-19*.

поставленных к W-у от входа. В 6 ч. 10 м. у. *Гебен* наскочил на мину (схема 8).

Взрыв не причинил серьезных повреждений и адмирал решил продолжать операцию. Утро стояло туманное, и наши наблюдательные посты на острове Мавро неприятельских кораблей не видали.

Вскоре после взрыва немцы повернули к N-у, *Бреслау* был выслан вперед, чтобы не дать уйти кораблям, могущим оказаться

[1]) Кроме 35 кораблей (крейсеров, мониторов, миноносцев и канонерок), находившихся в ремонте, в охране у о. Милос, Александрии, в Адриатике и др.

в бухте Kusu. Неприятельские миноносцы оставили отряд и ушли обратно еще раньше. Маяк Кефало был пройден в тумане в растоянии двух миль; хотя с германских кораблей маяк видели—

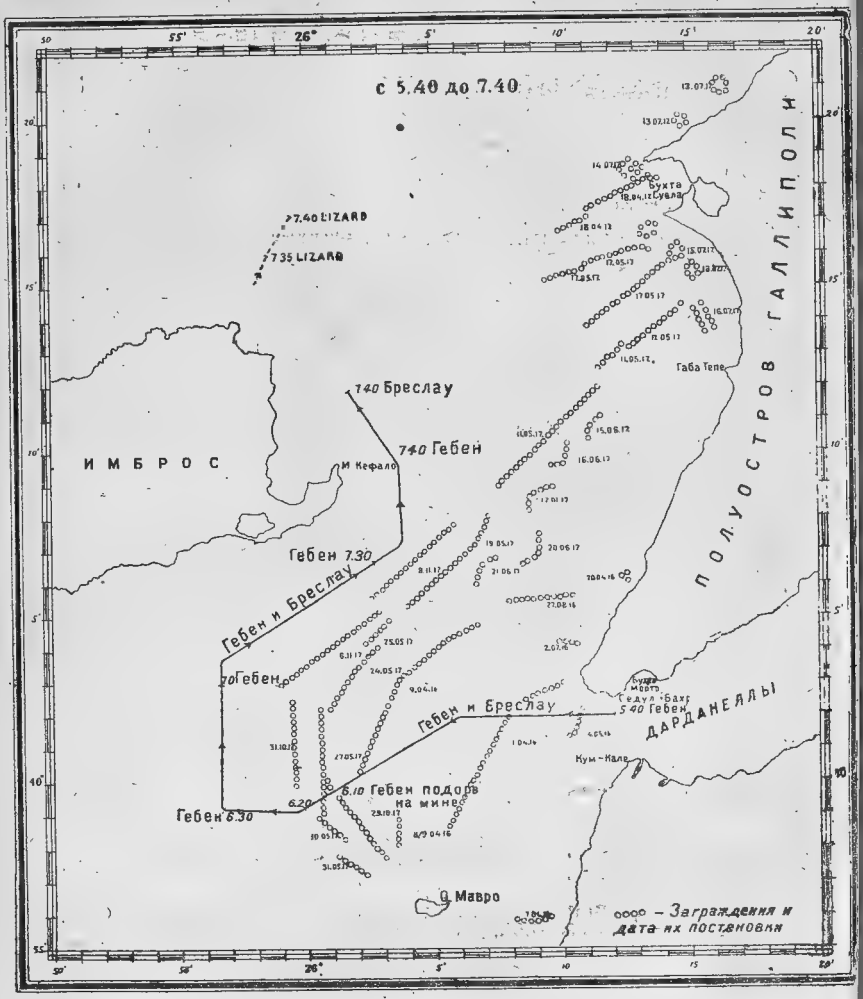


Схема 8. Выход германских крейсеров *Гебен* и *Бреслау* из Дарданелл 20 января 1918 г. С 5 ч. 40 м. до 7 ч. 40 м.

наблюдательный пост на маяке кораблей не заметил. Через несколько минут неприятели увидели и наши корабли, стоявшие в бухте Kusu. Два дрифтера у сети, офицеры *Raglan*'а, наблюдательный пост и командир находившегося в дозоре на NO

от бухты миноносца *Lizard* почти одновременно опознали противника. *Lizard*, а вслед за ним и *Raglan* немедленно сделали по

Схема 9. Выход германских крейсеров *Гебен* и *Бреслау* из Дарданелл 20 января 1918 г. С 7 с. 40 м. до 8 ч. 20 м.

радиокоду «Goblo»—слово, обозначавшее, что неприятельские корабли вышли.

Раньше, чем можно было предпринять что-либо и, конечно, раньше, чем адм. Садлер мог бы отдать какие-нибудь распоря-

жения, *Гебен* открыл огонь по наблюдательному посту на м. Кефало и по затонувшим в гавани судам (7 ч. 40 м. у.) (схемы 8 и 9).

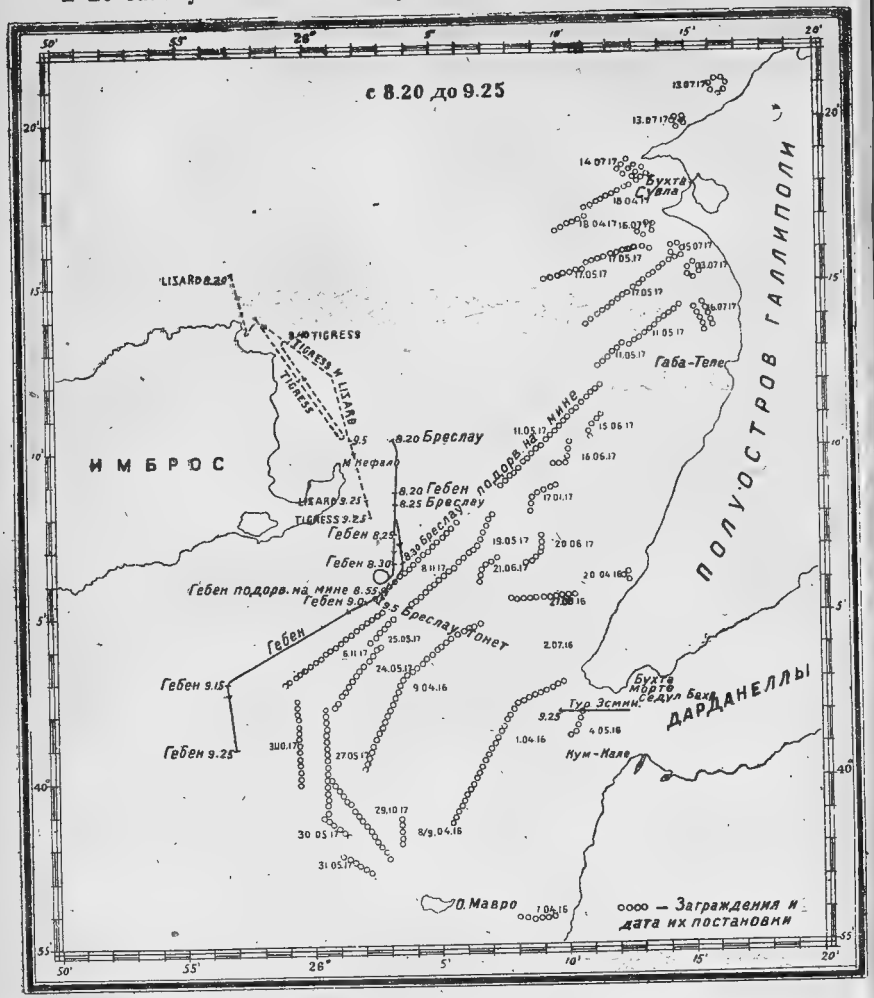


Схема 10. Выход германских крейсеров *Гебен* и *Бреслау* из Дарданелл 20 января 1918 г. С 8 ч. 20 м. до 9 ч. 25 м.

Одновременно *Бреслау* обстрелял *Lizard* и, отогнав его к N-у, перенес огонь на *Raglan*. Монитор отвечал из 6″ пушки и из башенных орудий, но немцы очень быстро пристрелялись. Все приборы управления огнем были выведены из строя, осве-

щение погасло, телефонные провода перебиты. Два залпа один за другим попали в машину. Второй монитор *М-28* был не

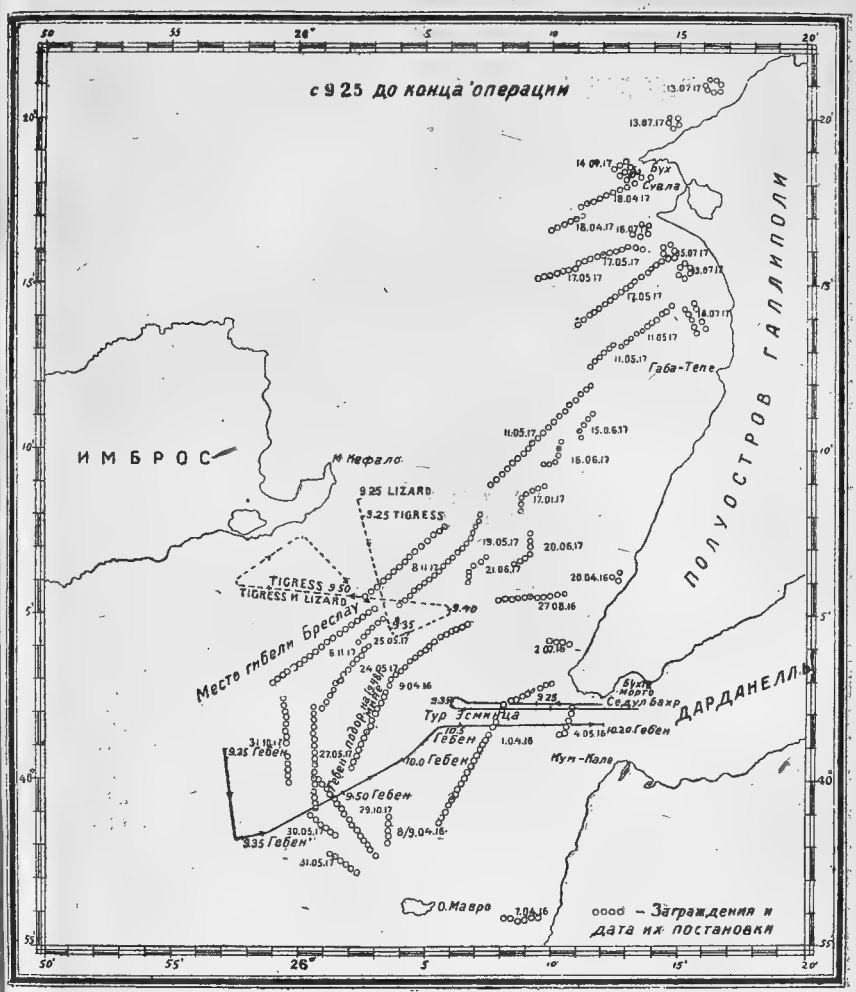


Схема 11. Выход германских крейсеров *Гебен* и *Бреслау* из Дарданелл 20 января 1917 г. С 9 ч. 25 м. до конца операции.

в лучшем положении. Очень скоро *Raglan* и *М-28* оказались под огнем не только *Бреслау*, но и *Гебена*, и через несколько минут потеряли всякую способность к сопротивлению. Шкипера дрифтеров пытались закрыть обреченные корабли дымовой завесой,

но жаркий огонь немцев не дал им возможности выйти на позицию. Командир миноносца *Tigress* кап.-лейт. Невилль, находившийся в дозоре к W-у от *Lizard*, принял его радио и быстро повернул на помощь. Когда он обогнул мыс, то увидел, что *Raglan* уже затонул, а *М-28*, объятый пламенем, горит. *Lizard* возвратился к бухте, чтобы оказать помощь. Едва только командир *Tigress* успел оценить обстановку, как попал под огонь находившегося от него на SO и идущего на S *Бреслау* (8 ч. 20 м. у). *Tigress* шел в это время в S-ом направлении очень близко от берега. Залпы *Бреслау* ложились у борта миноносца, но попаданий не было и Невилль продолжал итти за противником, пока не подошел к мысу Кефало. Затем он прошел немного на N и в 8 ч. 40 м. соединился с *Lizard*.

К этому времени тревога распространилась повсюду. В Салониках адм. Садлер узнал о выходе *Гебена* около 8 ч. у. Старший морской начальник в Мудросе тогда же немедленно приказал подымать пары на *Agamemnon*, *Lowestoft*, *Skirmisher* и *Foresight*. По всему Эгейскому морю со стороны начальников отдельных отрядов и береговых станций последовали распоряжения в соответствии с приказом адм. Фрименталя. Находившимся в море конвоям было приказано возвратиться.

Уничтожив два наших монитора и убедившись, что наблюдательный пост в Кефало пострадал достаточно, германский адмирал решил привести в исполнение вторую часть своего плана: бомбардировать Мудрос и стоящие в гавани корабли. В тот момент, когда *Tigress*, соединившись с *Lizard*, пошли за немецкими кораблями, на *Гебене* прокладывали курс, чтобы итти к Мудросу. Неожиданная катастрофа не позволила, однако, привести план в исполнение. Немцы решили точно держаться того пути, которым они с утра благополучно пользовались, но взрывом вывело из строя компас и штурман наносил на карту последовательные места крейсера, беря секстаном углы приметных мест. Подобный способ ведения корабля даже в условиях нормального плавания в мирное время представляет собой весьма трудную и рискованную задачу. Не удивительно, что неприятельские корабли оказались не там, где рассчитывали быть, а несколько восточнее.

Новый курс вел прямо на заграждение между Седд-ул-Бахром и мысом Кефало, и в 8 ч. 30 м. у. *Бреслау* попал на мину. В этот момент *Бреслау* проходил под нос *Гебену* и после взрыва сразу не остановился, а продолжал итти вперед (схема 10).

С марса передали, что корабли находятся на середине большого заграждения; в прозрачной синеве моря мины были видны очень отчетливо.

Гебен осторожно начал подходить к *Бреслау*, чтобы взять его на буксир, но раньше, чем успели подать перлиня, *Гебен* сам коснулся мины (8 ч. 55 м.). Через несколько минут командиры приблизившихся *Lizard* и *Tigress* увидели ряд взрывов вокруг *Бреслау*. Крейсер быстро погружался. *Гебен* нахо-

дился в чрезвычайно опасном положении: повреждение от взрыва второй мины было серьезное, самолеты яростно атаковывали, каждую минуту могла появиться находящаяся где-либо поблизости подводная лодка. О бомбардировке Мудроса пришлось позабыть и адм. Пашвиц решил бросить *Бреслау*. Штурман *Гебена* с большим искусством вывел крейсер из минного поля и через несколько минут после погружения *Бреслау* *Гебен* вышел на чистую воду и пошел на SW. Оставленные утром позади миноносцы подходили для спасения оставшейся в живых команды *Бреслау*. Капитан-лейтенант Невилль и его коллега погнались за неприятельскими миноносцами и в 9 ч. 30 м. сделали по ним несколько выстрелов. Противник уклонился от боя и повернул. После непродолжительной, но безрезультатной погони *Lizard* и *Tigress* попали под огонь береговых батарей и подошли настолько близко к мелководным минным заграждениям, что дальнейшее преследование стало невозможным [1]).

Тем временем *Гебен* повернул на Ost в пролив. Новый курс снова привел его на мины и в 9 ч. 48 м. последовал третий взрыв. Крейсер лег на левый борт, но, несмотря на повреждения, все же мог держать сравнительно большой ход.

Пока адм. Пашвиц шел в пролив, наши корабли на Мудросе выходили из гавани. Они, конечно, опоздали, да к тому же адм. Садлер, готовясь противодействовать набегу противника, приказал старшему морскому начальнику на Мудросе, кап. 1 р. Думису, встретить его у юго-восточного входа в Салоникский залив у м. Палиури.

К этому времени над *Гебеном* уже кружилось несколько наших аэропланов, сообщавших о его движениях. Когда германский крейсер подходил к мысу Нагара, два снизившиеся аппарата заметили, как он вдруг судорожно повернул к берегу и выскочил на мель. Командир не рассмотрел входных баканов у сети и неверно скомандовал рулевому. Авария произошла около 11 ч. 30 м.

В штабе воздушных сил на Имбросе и на Мудросе о том, что *Гебен* на мели, стало известно очень скоро после его посадки, и неприятельский крейсер подвергся жестокой непрерывной бомбежке. Несмотря на всю решительность, настойчивость и отчаянную смелость лётчиков, вреда противнику нанесено не было. Воздушные атаки лишь чрезвычайно затруднили и осложнили спасательные работы [2]).

Адм. Садлер пришел на Мудрос 21 января в 1 ч. 45 м. дня. Приближаясь к якорному месту, он уже знал об отходе *Гебена*.

Адмиралтейство тоже находилось в курсе событий и телеграфировало главнокомандующему принять все меры для уничтоже-

---

[1]) *Lizard* и *Tigress*, выйдя из-под обстрела батареи, подняли из воды 14 офицеров и 148 матросов с *Бреслау*.

[2]) Hermann Lorey. «Der Krieg zur See. Die Mittelmeer Division», стр. 344—45. В переводе Е. Е. Шведе.

ния *Гебена*, рекомендуя лично отправиться в Эгейское море. Адм. Кольтхорп прибыл в Мудрос на *Lowestoft* 25 января. *Гебен* продолжал стоять на мели. Бомбардировка с воздуха не привела ни к каким результатам, равно как и попытка обстрелять крейсер перекидным огнем с монитора. Оставался только один выход—постараться подорвать его торпедой с подводной лодки.

У Дарданелл находилась лишь одна наша лодка, но с поврежденным гребным валом. Поэтому с Корфу была выслана *E-14* (кап.-лейт. Уайт). В ночь на 27 января *E-14* пошла в пролив. Заграждение у Чанака представляло теперь гораздо более грозное препятствие, чем в первые дни Дарданелльской кампании, когда наши лодки так свободно проникали в Мраморное море. Однако, командир *E-14*, несмотря на все трудности, все-таки благополучно миновал опасность. Но, придя к месту аварии *Гебена*, он убедился, что противника нет. Два дня тому назад крейсер был стянут на свободную воду и уведен в Константинополь [1]).

Кап.-лейт. Уайт пошел обратно. На пути к выходу он встретил вспомогательное неприятельское судно и атаковал его. Это открыло туркам присутствие лодки в проливе и *E-14* подверглась нападению. Почти что немедленно за атакой в нее была брошена противолодочная бомба, причинившая значительные повреждения, чрезвычайно затруднявшие управление лодкой. В конце-концов командир был вынужден всплыть и сразу попал под жестокий огонь турецких батарей. Через несколько минут *E-14* пошла на дно. В последний момент разорвавшимся снарядом был убит командир. По окончании неприятельского набега главнокомандующий возбудил вопрос об усилении наших минных заграждений, запирающих выход из Дарданелл. Адмиралтейство согласилось и соответствующие распоряжения последовали. Но *Гебен* для дальнейших набегов не годился, о чем у нас, однако, в то время, конечно, не знали. Судостроительные средства в Константинополе не могли выполнить необходимого ремонта. Все, что немцам удалось сделать, сводилось к устройству коффердамов и добавочных переборок. Выводить крейсер из гавани было рискованно. Поход *Гебена* вызвал в столице Турции большое волнение. Когда адмирал Пашвиц докладывал свой план туркам, Энвер-паша предупреждал его о необходимости соблюдать осторожность и помнить, что *Гебен* и *Бреслау* представляют для Турции такую же ценность, как Гранд-Флит для Великобритании [2]).

Как только стало известно о гибели *Бреслау* и об опасном положении *Гебена*, турки высказали свое величайшее него-

---

1) *Гебена* стащил с мели л. к. *Тургут Рейс* 26 января около 4 ч. дня. Hermann Lorey, стр. 347.

2) Hermann Lorey, стр. 331.

Схема 12. Операции германских подводных лодок на Средиземном море и на подступах к нему. Январь—сентябрь 1918 г.

дование. Они считали, что германское морское командование отнеслось без должной осторожности к вверенному ему достоянию Оттоманской империи, так как *Гебен* и *Бреслау* ходили под турецким флагом и уже давно рассматривались как часть турецкого флота. Энвер-паша и его коллеги по кабинету требовали, чтобы в дальнейшем *Гебена* никогда не подвергали риску подобной операции, которую они считали по меньшей мере безрассудной.

Таким образом, поврежденный *Гебен* опасности не представлял. Угрозу попрежнему составляли германские «*U*». В январе, как и раньше, цифры потерь судоходства оставались чрезвычайно высокими, а все противолодочные операции не давали никаких ощутительных результатов [1]).

К описываемому моменту адм. Кольтхорп получил возможность ввести систему конвоев между Гибралтаром и Генуей.

Первый опыт закончился катастрофически: из шести пароходов лишь два благополучно добрались 1 февраля в Марсель.

Тем не менее Кольтхорп не считал, что причина несчастья— система защиты судоходства, и 4 февраля издал приказ, согласно которому конвои надлежало высылать регулярно каждые четыре дня. До франко-испанской границы пароходы конвоировались английскими кораблями, а затем итальянскими. Правильность решения оправдалась, в дальнейшем конвои плавали благополучно. Отдавая должное системе конвоев, главнокомандующий нашими средиземноморскими силами попрежнему твердо держался мнения о необходимости поддержать эту систему развитием энергичных наступательных противолодочных операций. На состоявшемся 8 февраля в Риме совещании морских начальников Антанты он настаивал на выполнении намеченного им плана. Предложения адм. Кольтхорпа сводились к тому, чтобы несколько ослабить охранную службу. «Заграждение... закрывающее неприятельским лодкам вход и выход из Адриатики, через короткий промежуток времени совершенно обезопасит судоходство в Средиземном море и нужда в громадном числе конвоирующих кораблей отпадет». По проекту Кольтхорпа заграждение должно было состоять из нескольких последовательных линий подводных лодок, миноносцев, тральщиков и дрифтеров с гидрофонами, расставленными поперек Отрантского пролива на пространстве, ограниченном 39 и 42 параллелями. Для осуществления подобного проекта требовалось такое значительное количество мелких кораблей, которое могло быть собрано лишь после расформирования дарданелльских дозорных отрядов и сокращения всех конвойных отрядов до семи миноносцев, восьми канонерок и двенадцати траулеров. По мнению Кольтхорпа упразднение дарданелльских дозоров не могло вызывать никаких опасений. В этот момент он был уже твердо убежден, что для дальнейших операций *Гебен* не годен.

---

1) См. схему 12.

Предложение английского главнокомандующего подверглось обсуждению параллельно с итальянским предложением выставить поперек Отрантского пролива постоянное боновое заграждение. Первые неудачи в этом направлении не обескуражили итальянских моряков. Совещание одобрило оба проекта, но предложения в корне затрагивали действующую организацию и требовали одобрения и утверждения высшего органа—Союзного морского совета в Лондоне, заседание которого должно было состояться в течение следующего месяца.

Заседание состоялось 12 марта, при чем обсуждению подлежали два плана операций в Адриатике. Американцы предлагали предпринять крупную соединенную операцию против полуострова Сабионселло и выставить минное заграждение поперек Адриатического моря между полуостровом Гардано и островами, расположенными напротив. Американский план, конечно, не мог получить сразу окончательной санкции. План адм. Кольтхорпа, не будучи связан с участием сухопутных войск, мог быть утвержден, но он затрагивал важный стратегический вопрос. Если *Гебен*, действительно, не в состоянии больше выходить и если Дарданелльские дозорные отряды можно расформировать, то как следует использовать освободившиеся корабли? Надо ли взять их для охраны конвоев, иначе говоря, — шире развернуть новую систему защиты судоходства или же образовать из них костяк того ударного заградительного отряда, на организации которого настаивал адм. Кольтхорп?

Нельзя не пожалеть, что статистические данные, разработанные штабом главнокомандующего британскими морскими силами Средиземного моря, не были представлены вниманию членов мартовского лондонского совещания. Некоторые члены совещания имели случай предварительно ознакомиться с этими данными, но никто, повидимому, не сознавал, что они-то и должны были служить базисом для научного разрешения вопроса.

Цифры, собранные ближайшими сотрудниками адм. Кольтхорпа, поражали; они доказывали, что 98% количества пароходов, плавающих в составе конвоев, доходят до портов назначения вполне благополучно [1]).

---

[1]) Процент потерь в конвоях за месяц:

Ноябрь	2,36%
Декабрь	2,04%
Январь	1,59%
Февраль	0,64%

Средний процент потерь с момента введения конвоев до конца месяца.

Ноябрь	2,36%
Декабрь	2,17%
Январь	1,92%
Февраль	1,52%

Первоначальным предсказаниям адм. Кольтхорпа о том, что конвои лишь снизят потери, противоречили факты. Эффективность конвойной системы явно возрастала. Возрастало и количество пароходов, плавающих в составе конвоев. С ноября было отконвоировано 68% всего тоннажа. Тем не менее за месяц в Средиземном море было 650 рейсов без всякой охраны.

Таким образом, еще оставались не малые возможности в деле расширения новой системы, но использовать эти возможности, как указывал итальянский адм. Таон-ди-Реваль, было не так легко. Часть пароходов, плававших самостоятельно, принадлежала к числу каботажников, а для такого рода судоходства придумать систему конвоирования составляло задачу, едва ли разрешимую.

Хотя расширение конвойной системы Средиземного моря было связано с большими трудностями, тем не менее желательность подобной меры не могла вызывать сомнений, т. к. подтверждалась неопровержимыми цифрами и фактами. Этого, однако, нельзя было сказать относительно проекта Кольтхорпа. Проект не поддавался солидным обоснованиям; о будущих его результатах можно было только гадать, ссылаясь на аналогичное Дуврское заграждение. Но аналогия в данном случае была неуместна. Идея обоих заграждений сводилась к охране узкого водного пространства значительным количеством дозорных судов. Но в Дуврском проливе в помощь дозорам стояло глубоководное минное поле, которое и составляло для неприятельских лодок главное препятствие. Подавляющее большинство уничтоженных с начала года в Дуврском проливе германских «*U*» погибло на минах. Заграждение Отрантского пролива минами проектом не предусматривалось, а потому только при условии его минирования подобно Дуврскому могли быть шансы на успешные действия противолодочных дозорных отрядов, предлагаемых Кольтхорпом. Без этого не имелось почти никаких оснований верить в возможность прекращения движения лодок.

Географические условия в обоих случаях давали равноценные преимущества. Отрантский пролив длиннее, а следовательно, удобнее для наших ударных отрядов, но зато он глубже Дуврского, а большая глубина плюс для лодок. Правда, течение в Дуврском проливе сильнее, что составляло минус для противника, но зато в Отрантском проливе течение неправильнее, хотя неправильное течение опасно лишь для лодки, маневрирующей, чтобы обойти минное заграждение.

Во всяком случае все эти соображения не давали никаких данных для определенных выводов, и мы нигде не нашли никаких фактов, говоривших за то, что проектированное адм. Кольтхорпом заграждение могло составить для неприятельских лодок непроходимое препятствие.

Поэтому постановление совещания о выполнении плана адм. Кольтхорпа об устройстве итальянцами бонового заграждения в Отрантском проливе не являлось научным разрешением во-

проса о том, какими мерами можно сократить потери судоходства, т. е. следует ли стать на путь непосредственной защиты судоходства или же сосредоточить все средства для наступательных противолодочных операций.

Последнее требовало предварительной работы нескольких месяцев. А цифры потерь тоннажа продолжали оставаться прежними, результаты суточной деятельности каждой неприятельской лодки не менялись. Уничтожение же их шло такими темпами, которые не могли оказать никакого влияния на ход подводной кампании [1]).

---

[1]) См. приложение В (I) «Подводная война в Средиземном море с февраля 1917 года по ноябрь 1918 г.».

ГЛАВА III.

Подводная война в Отечественных водах и развитие системы конвоев.

1. Август и сентябрь 1917 г.

Выше мы говорили о том, как к концу 1917 года германский народ и рейхстаг впервые начали открыто высказывать свое беспокойство относительно результатов войны на море. Но если уверенность в конечной победе поколебалась в Германии, то подобные же сомнения не могли не волновать и политических вождей государств Антанты.

Военная обстановка как у центральных держав, так и у союзников оставалась попрежнему критической: революция окончательно деморализировала русскую армию, французские войска все еще не могли оправиться от весенних поражений и в стране появились признаки падения национального духа.

В столице Франции твердые духом и волею люди называли всех сомневающихся «пораженцами» (défaitistes) и даже хуже, но было совершенно очевидно, что нельзя ожидать, чтобы французский народ продолжал равнодушно терпеть дальнейшие страдания и разочарования. Франция безропотно пережила вторжение и также безропотно перенесла потери, вызванные тремя грандиозными, но безрезультатными наступлениями. Если Краонская катастрофа [1]) и поколебала стойкость и выдержку французов, то все же страна не заслужила упрека. Однако, при всех симпатиях к нашему союзнику нельзя было отрицать того факта, что надежда сломить сопротивление центральных держав общим наступлением союзников на всех фронтах рухнула. Британскому кабинету не оставалось ничего другого, как только взвалить на Англию бремя поддержки сопротивляемости союзников и верить, что предстоящее весною прибытие американских подкреплений в конце-концов положит предел нашим несчастьям.

Но бремя, которое могла нести Великобритания, было прямопропорционально ее морским ресурсам. А перспективы в этом направлении попрежнему вызывали тревогу. Цифры ежемесячных потерь судоходства значительно превышали возможности возмещения утопленного тоннажа и насущной потребностью мо-

[1]) Неудачное наступление французской армии в апреле 1917 г. *Ред.*

мента являлась необходимость во что бы то ни стало сократить потери. Совершенно естественно, что разрешение проблемы видели в расширении конвойной системы. Преимущества, связанные с подобным расширением, были теперь очевидны как для руководителей флота, так и для руководителей судоходства, но те и другие все еще сомневались в возможности практического его осуществления. 12, 13 и 20 июля состоялся ряд совещаний с участием представителей военного кабинета, Адмиралтейства, министерства судоходства и видных деятелей судоходной индустрии, на которых подвергся детальному обсуждению вопрос защиты торговли в целом. В результате выяснилась возможность формировать значительно большее число конвоев, чем предполагалось, при чем с целью обеспечить максимальное количество конвоев для импортного судоходства Адмиралтейство согласилось несколько уменьшить отряды «миноносной охраны» и провести опыт конвоирования тихоходных пароходов — преимущественно с рудой из Средиземного моря — траулерами.

В соответствии с постановлениями июльских совещаний, 2 августа в Адмиралтействе состоялось новое совещание с участием представителей от министерства судоходства, судовладельческих фирм, капитанов пароходов и управлений торговых портов по вопросу об установлении более тесной связи между военным и торговым флотами. Представители судоходства энергично настаивали на необходимости формировать конвои не только из пароходов со скоростью ниже двенадцати узлов, но и выше, и стараться группировать пароходы сообразно их скорости, чтобы хорошие ходоки не теряли напрасно времени, плавая вместе с тихоходами.

С коммерческой точки зрения было, конечно, не выгодно включать в один и тот же конвой пароходы с ходом от восьми до двенадцати узлов. Кроме того, столь большая разница в скорости затрудняла соблюдение места в строю и маневрирование. Но и помимо этих соображений необходимость включать в состав Атлантических конвоев пароходы с ходом выше двенадцати узлов сделалась очевидной с появлением новейших германских «*U*», так как скорость — как таковая,— если только она не приближалась к 20 узлам, уже не представляла собою защиты против подводной опасности. Совещание постановило так реорганизовать движение судоходства в Северной Атлантике, чтобы иметь возможность формировать конвои и из быстроходных пароходов и постараться уменьшить разницу в скорости судов, составляющих один и тот же конвой.

Выполнение этого постановления составляло не легкую задачу. Главное затруднение заключалось в необходимости согласовать новый принцип группировки пароходов — по их скорости — со старым принципом, согласно которому при формировании конвоя руководствовались портами назначения. Преимущества системы соединения в один конвой пароходов, часть которых шла

в порты западного побережья Англии, а часть восточного, были и с военной и с коммерческой точек зрения слишком велики, чтобы легко от них отказаться. Наличные же ресурсы не могли дать необходимого количества охранных кораблей для формирования добавочных конвоев из быстроходных судов, что влекло за собою увеличение количества существующих конвоев вдвое. Поэтому требовалось так реорганизовать движение судоходства, чтобы все быстроходные пароходы использовать для доставки грузов, адресованных в западные порты.

Необходимые переговоры с соответствующими пароходными обществами немедленно начались через министерство судоходства.

Тем временем первый из числа регулярных конвоев, сформированный из пароходов с импортными грузами, 26 июля вышел из Гибралтара. Эти конвои охранялись в океане кораблями особого назначения, т. е. ловушками. В опасных зонах Отечественных вод охрана вследствие недостатка в миноносцах сводилась к нескольким траулерам, поддержанным одним, в лучшем случае—двумя миноносцами. Однако, Гибралтарские конвои находились на особом положении. Им каждый поход приходилось проходить две опасные зоны и их выводили из Гибралтара до мыса Spartel канонерки, старые миноносцы и вооруженные яхты.

Однако, перечисленные меры не отвечали обстановке. Настоятельно требовалось перевести на конвойную систему и все торговое движение Южной Атлантики. Операции германских лодок распространились на район Азорские—Канарские острова, в котором южно-атлантические торговые пути неизбежно несколько сходятся.

В начале июня командир германского подводного крейсера *U-155*, вооруженного двумя 5,9″ пушками, кап.-лейт. Мейзель, утопил в 450 милях на NW от м. Финистерре п/х *Scottish Hero*. Остальную часть месяца он не без успеха крейсеровал по близости от 43 параллели и к N-у и NO-у от Азорских островов. В первых числах июля Мейзель переменил район и после бомбардировки Сан-Мигуэля начал крейсерство между Мадерой и Азорами. 11 августа он пошел обратно в Германию. Число пароходов, уничтожаемых *U-155* в течение суток, было значительно ниже числа ежедневно истреблявшихся каждою лодкою на подходах к Британским островам. Крейсерство *U-155* продолжалось свыше ста дней, но, несмотря на столь продолжительное пребывание в море, она утопила лишь девятнадцать пароходов. Тем не менее, новая фаза подводной активности противника не могла не вызвать большого беспокойства. Немцам удалось дотянуться до наших наиболее дальних торговых путей и сделать их объектом непрерывного двухмесячного нападения [1]).

Ответ на деятельность *U-155* не заставил себя ждать. В начале августа в Южной Атлантике была введена система конвоев,

[1]) *U-155* вышла из Германии 24 мая и пришла в район Азорских островов 13 июня. 11 августа она пошла обратно и 4 сентября возвратилась в Германию. Ее действительное крейсерство продолжалось почти два месяца.

при чем группировка пароходов происходила по признаку скорости хода. Комитетом по делам конвоев для формирования конвоев был намечен Дакар, как порт сосредоточения всей южноатл. торговли, теперь же решили все быстроходные пароходы собирать в Сиерра-Леоне. 1 августа в Кептоун, Рио-де-Жанейро и Монтевидео было отправлено приказание: все пароходы, могущие при нормальных условиях погоды делать 270 миль в сутки, направлять в Сиерра-Леоне, а обладающие меньшим ходом— в Дакар. Одновременно к.-адм. Шеппард получил уведомление, что предполагается все подходящие по скорости хода пароходы использовать для перевозки войск и формировать из них конвои, которые должны будут выходить из Сиерра-Леоне каждые 8 дней. Конвои из тихоходных пароходов будут выходить из Дакара каждые 12 дней. Последний срок на практике не выполнялся и конвои из Дакара с самого начала стали ходить через 8 дней, чтобы совпадать по времени с выходящими конвоями.

Адм. Шеппард донес, что отправление конвоев из Сиерра-Леоне может начаться немедленно. Первый конвой (*HL-1*) в составе семи пароходов вышел 12 августа [1]). Закончив распоряжения в Сиерра-Леоне, Шеппард отправился в Дакар для организации и пуска в ход конвойного механизма в этом порту. На должность заведующего конвоями в Дакаре был послан из Англии к.-адм. Кларк, но еще до его прибытия Шеппард 22 августа сам отправил первый конвой *HD-1* в составе 18 пароходов.

Первоначально предполагалось, что судоходство Южной Атлантики будет конвоироваться в океане сильно вооруженными лайнерами об-ва Эльдер Демпстер, на поддержку которым будет придаваться один крейсер или вспом. крейсер из состава 9 крейс. эскадры, уже занятой конвоированием войсковых транспортов, а иногда из состава 10 крейс. эскадры. Первый конвой из Сиерра-Леоне привел вспом. крейсер *Morea* (9 крейс. эскадра), а вспом. крейсер *Moldavia* (10 крейс. эскадра) привел конвой из Дакара.

Пока шла организация конвоев в Южной Атлантике перегруппировка судоходства в Северной Атлантике подвигалась вполне удовлетворительно.

10 августа необходимые для реорганизации меры получили утверждение, но для выполнения ряда распоряжений как военного, так и коммерческого характера требовалось время. Но не успела новая группировка оформиться, как вся океанская конвойная система вследствие введения конвоев и для экспортного судоходства вошла в новую фазу.

Читатель припомнит, что первый проект комитета по делам конвоев предусматривал конвоирование пароходов, выходящих из портов Соединенного Королевства, и если это не осуществилось, то лишь из-за недостатка подходящих для конвоирования

---

[1]) См. приложение Б.

судов. Однако, в середине августа обстановка заговорила о насущной необходимости обеспечить экспортное судоходство более действительной защитой. После установления конвойной системы для импортного судоходства внимание командиров германских «*U*»—возможно из-за трудности находить конвои, а, быть может, из-за опасения атаковывать пароходы, идущие под охраной,—сосредоточилось на экспортном судоходстве. В апреле отношение числа утопленных пароходов к общему числу рейсов импортного судоходства составляло 18%, а в экспортном лишь 7%. В августе же картина переменилась: потери в импортном судоходстве быстро падали, а в экспортном столь же быстро повышались. Необходимость установления конвоев для экспорта говорила сама за себя, но об увеличении вдвое числа необходимых для конвоев охранных крейсеров и миноносцев не могло быть и речи.

Тем не менее установление конвоев для экспортного судоходства состоялось и со значительно меньшими затруднениями, чем можно было ожидать.

Пароходы, выходившие в различные порты, проходили в составе конвоев лишь опасные зоны, а затем «рассыпались» и шли самостоятельно, придерживаясь указанных им заранее курсов. Случалось, что какой-либо вспомогательный крейсер или вооруженное охранное судно, возвращаясь в заграничный порт к месту формирования импортных конвоев, назначалось охранять конвой, вышедший из Англии, но это делалось скорее для его собственной безопасности, чем для охраны в океане следующих с ним вместе пароходов.

Проблема «миноносной охраны» оставалась неразрешенной и Адмиралтейству пришлось применить этот метод, рекомендовавшийся комитетом по делам конвоев, т. е. пользоваться миноносцами, выводящими экспортные пароходы, для встречи и привода конвоев пароходов с импортными грузами.

Комитет считал возможным применять этот метод «в некоторых случаях в течение летних месяцев», но необходимость соблюдать экономию в охранных силах заставила положить его в основу всей конвойной системы.

Однако, подобная схема не только требовала более точной организации, но и ложилась тяжелым бременем на личный состав миноносцев. Отныне от миноносцев требовалось довести «уходящий» [1]) конвой до точки расхождения на внешней конечности опасной зоны, а затем в течение ночи итти к месту так называемого «миноносного рандеву» для встречи на рассвете и привода «приходящего» конвоя. Раньше миноносцы шли прямо к месту рандеву, теперь же им приходилось предварительно почти

---

[1]) В дальнейшем конвои, выходящие из Англии, будут называться „*уходящими*“, а идущие в Англию—„*приходящими*“. *Ред.*

двое суток зигзагировать с «уходящими» конвоями. Время стоянки и отдыха миноносцев значительно сокращалось, ответственность за поручаемые их охране торговые суда удваивалась. Вся организация конвойной службы осложнялась, так как для одновременной встречи «уходящих» и «приходящих» конвоев зигзагирование с «уходящими» конвоями и плавание к месту рандеву должно было совершаться точно в назначенный срок. Ни малейшего отступления от программы не допускалось.

Местом формирования «уходящих» конвоев были Девонпорт, Фальмут, Мильфорд, Куинстоун и Бункрана [1]). В состав девонпортских конвоев (*OD*) входили все пароходы, выходившие из портов восточного побережья и Канала, не считаясь с местом назначения, но обладавшие ходом 10 узлов и выше.

Выходы *OD* происходили не регулярно. Их движение согласовывалось с движением тех «уходящих» конвоев, которые формировались из войсковых транспортов, и с движением «приходящих» конвоев. Тем не менее, за восемь дней выходило не менее двух *OD*. Суда, охранявшие *OD*, встречали и приводили конвои, следовавшие с рейда Гамптон в порты восточного побережья Англии, и конвои из Сиерра-Леоне. Последние состояли из пароходов, имевших назначение как в восточные, так и в западные порты. Поэтому при приближении к Отечественным водам охранные миноносные отряды получали подкрепления с таким расчетом, чтобы половины миноносцев хватило для отвода пароходов в порты восточного побережья, а половины в порты западного.

Из Куинстоуна каждые четыре дня выходили конвои *OQ* в составе десяти-узловых пароходов из портов Бристольского канала с грузами, адресованными в порты северной или южной части Атлантического океана, при чем конвоирующие *OQ* корабли встречали конвои из Нью-Йорка или Сиднея или же конвои из Дакара. В обоих случаях в долготе 5° W флотилия миноносцев из Девонпорта сменяла куинстоунские миноносцы, принимая от них пароходы, идущие в порты восточного побережья и Канала. Куинстоунские же миноносцы вели пароходы дакарского конвоя, следующие на западное побережье, или пароходы, идущие из Северной Америки во Францию. В последнем случае наши миноносцы доходили почти до Бреста. Таким образом, Куинстоун давал каждые восемь дней два конвоирующие отряда, а Девонпорт—четыре.

Собиравшиеся в Бункране конвоирующие отряды выводили каждые восемь дней два конвоя и встречали: один конвой Нью-Йорк—западное побережье Англии, второй конвой из Сиднея или с рейда Гамптон. «Уходящие» конвои формировались из пароходов, грузившихся для северо-американских портов в портах Клайда и Мерсея. Конвоирование судоходства, обслуживаемого

[1]) Из Бункрана вышли только два конвоя. Затем там собирались лишь охранные суда, а формирование конвоев перешло в Ламлаш.

тихоходными пароходами, так же как и «приходящих» конвоев из Гибралтара, производилось почти исключительно траулерами. Из Фальмута каждые восемь дней выходили конвои из $7^1/_2$-узловых пароходов (*OF*), грузившихся в портах южного и восточного побережий Англии для средиземноморских портов, расположенных южнее Гибралтара.

Охрана этих конвоев состояла из десяти фальмутских траулеров, подкрепленных двумя девонпортскими миноносцами.

Проводив свой конвой, траулеры и миноносцы встречали конвой Гибралтар—восточное побережье.

Сначала гибралтарские конвои формировались, не считаясь с портами назначения, но с 10 августа начали формировать отдельные конвои для портов западного и восточного побережий и высылать их попеременно. Делалось это для облегчения двойной работы конвоирующих отрядов. «Западный» конвой [1]) встречался траулерами, выводившими из Мильфорда «уходящий» конвой. Но из Мильфорда каждые восемь дней выходило два конвоя *OM* и, таким образом, один из конвоирующих отрядов возвращался в базу, не встречая «приходящего» конвоя. Оба *OM* состояли из $7^1/_2$-узловых пароходов, грузившихся в портах нашего западного побережья для портов Средиземного моря или Южной Атлантики. Подобно фальмутским конвоирующим отрядам мильфордские траулеры подкреплялись двумя-тремя миноносцами из Куинстоуна.

Окончательное решение перевести и экспортное судоходство на систему конвоев состоялось 11 августа и к 15 августа временная программа их плавания была готова. В течение четырех последующих дней первая партия «уходящих» конвоев вышла из различных портов, как показано в нижеприведенной таблице. Таблица служит яркой иллюстрацией той совершенно исключительной точности соблюдения сроков, которая требовалась для согласования движения «приходящих» и «уходящих» конвоев.

Пока проводились в жизнь распоряжения относительно организации «уходящих» конвоев, приготовления по реорганизации движения импортного судоходства подвигались успешно.

Как указывалось выше, вопрос сводился к двум требованиям: обеспечить силами конвои из пароходов со скоростью выше 12 узлов и по возможности свести до минимума разницу в скорости между пароходами одного и того же конвоя. Первое удалось выполнить, установив новый конвой — из Галифакса (*HX*). В его состав входили все нефтеналивные пароходы и все купцы с ходом $12^1/_2$ узлов и выше с грузами, адресованными в западные английские порты, за исключением особо быстроходных, отправляемых самостоятельно. *HX* выходили каждые

---

[1]) В дальнейшем конвои, сформированные из пароходов, следовавших в порты западного английского побережья, будут называться «*западными*», а в порты восточного—«*восточными*». *Ред.*

Движение конвоев.

„Уходящие“ конвои	День выхода	„Приходящие“ конвои, которые встречались охранными судами	День встречи с „приходящими“ конвоями	День выхода „приходящих“ конвоев
OM-1	13 августа	*HG-5*	17 августа	10 августа
OD-1	16 „	*HH-14*	18 „	3 „
OB-1	17 „	*HS-5*	20 „	10 „
OF-1	18 „	*HG-6*	21 „	15 „
OM-2	18 „	—	—	—
OD-2	20 „	*HL-1*	23 „	12 „
OQ-1	21 „	*HN-4*	22 [2] „	7 „
OB-2 [1]	21 „	*HH-15*	23 „	7 „
OM-13	21 „	*HG-7*	25 „	18 „
OQ-2	25 „	*HS-6*	28 [3] „	17 „
OB-3	25 „	*HN-5*	28 „	14 „
OD-3	25 „	*HH-16*	27 „	11 „
OM-2	25 „	—	—	—
OF-2	26 „	*HG-8*	29 „	22 „

восемь дней одновременно с конвоями, сформированными из канадских войсковых транспортов, которые до того ходили из Галифакса нерегулярно. Решение ограничить движение только «западными» конвоями объяснялось необходимостью сократить расход охранных миноносцев, но оно повлекло за собою весьма крупные перемены. Все пароходы, обладавшие скоростью, которая требовалась для включения в *HX*, и ходившие раньше в Лондон или в другие восточные и южные порты Англии, были назначены для плавания в Ливерпуль и в порты западного побережья, а их заменили более тихоходные суда, до тех пор поддерживавшие торговлю с западными портами.

Благодаря энергичной и умелой совместной деятельности Адмиралтейства, министерства судоходства и судовладельцев, все нужные распоряжения были закончены в срок, и уже

[1]) Не вышел.
[2]) Сменен 24 августа конвоирующим отрядом из Девонпорта.
[3]) „ „ „ „ „

5 сентября из Галифакса вышел конвой в составе пяти войсковых транспортов и семи пароходов под охраной вспомогательного крейсера *Almanzora* [1]).

Перегруппировка пароходов со скоростью от 8 до 12 узлов произошла несколько дней спустя: на рейде Гамптон и в Сиднее должны были формироваться конвои из самых плохих ходоков, а в Нью-Йорке из пароходов с ходом, несколько лучшим. В нью-йорские конвои входили все пароходы, суточный переход которых был не меньше 240 миль, но недостаточен для включения в галифакский конвой. Эти конвои после перегруппировки начали выходить каждые четыре дня в западные и восточные порты по очереди. С рейда Гамптон «восточные» и «западные» конвои тоже выходили по очереди, но с промежутками не в четыре дня, а в восемь. Здесь в состав конвоев включались пароходы, могущие сделать за сутки от 200 до 239 миль. Более быстроходные пароходы, заходившие из Мексиканского залива и Карибского моря грузиться углем в Нью-Йорт Ньюз, если их готовность к выходу в море совпадала со временем ухода конвоя, включались в его состав, т. к. посылка в Нью-Йорк сопровождалась бы большей потерей времени, чем при плавании совместно с тихоходами.

То же самое практиковалось с нью-йоркскими конвоями, как их называли «средними» («medium»), если в Нью-Йорк заходил пароход с ходом больше 12 узлов, имевший груз, адресованный в один из портов восточного побережья.

Первый из новых тихоходных конвоев вышел с рейда Гамптон 14 сентября, а первый «средний» конвой на следующий день из Нью-Йорка. На сиднейских конвоях перегруппировка сказалась лишь в том, что несколько более быстроходных пароходов перешли в нью-йоркскую организацию.

В общем результаты перемен сводились к следующему: раньше четыре конвоя (два с рейда Гамптон и по одному из Нью-Йорка и Сиднея) выходили из северо-американских портов каждые восемь дней, при чем половина состояла из «западных» конвоев, а половина из «восточных», и ход всех пароходов не превышал $8^1/_2$ узлов [2]). Теперь же каждые восемь дней выходили один быстроходный $12^1/_2$-узловой «западный» конвой из Галифакса, два «средних» («западный» и «восточный») 10-узловых из Нью-Йорка

---

[1]) Этот конвой назывался *HX-2*, так как до него один конвой 21 августа уже вышел из Галифакса. *HX-2* положил начало серии регулярных конвоев из этого порта.

[2]) Старая схема

Выход через 8 дней
HH Ost/West
HS Ost/West по очереди
HN Ost/West

Новая схема

Выход через 8 дней		
HH Ost/West	по очереди,	8 узлов
HS Ost/West	»	8 »
HN Ost/West	»	10 »
HK West	»	$12^1/_2$ »

и два «тихоходных» с рейда Гамптон и из Сиднея («восточный» и «западный» по очереди). Описанная выше перегруппировка и введение системы конвоев на южно-атлантических торговых путях, конечно, повлекли за собою соответствующие перемены в организации охраны конвоев миноносцами. Вновь установленные галифакские конвои встречались миноносцами из Бункрана, но сроки их плавания не согласовывались с плаванием ни одного из «уходящих» конвоев. Плавание «западных» конвоев из Нью-Йорка и с рейда Гамптон продолжало согласовываться с плаванием «уходящих» конвоев из Ламлаша, но «восточные» нью-йоркские конвои встречались девонпортскими миноносцами, а «восточные» с рейда Гамптон — куинстоунскими. Миноносцы из Девонпорта встречали, кроме того, конвои из Сиерра-Леоне, а из Куинстоуна—дакарские конвои.

Таким образом, база в Бункрана давала каждые восемь дней три охранных миноносных отряда для встречи и привода одного *HX* («быстроходного»), одного *HN* («среднего») и одного *HH* или *HS* («тихоходного») «западного» конвоев. Миноносцы, встречавшие *XH*, шли самостоятельно к месту рандеву; миноносцы же, встречавшие *HN*, *HH* и *HS*, выходили, сопровождая «уходящие» конвои (*OB*). Куинстоун давал каждые восемь дней два отряда миноносцев, из которых каждый выводил по *OQ*, а затем встречал или «приходящий» дакарский конвой, или же один из «восточных» конвоев из Сиднея или с рейда Гамптон. Девонпорт давал четыре отряда: два выводили конвой *OD* и встречали конвой из Сиерра-Леоне или «восточный» нью-йоркский конвой, два других не выводили ни одного из «уходящих» конвоев, а в долготе 5°W сменяли куинстоунские миноносцы, охранявшие гамптонский конвой, или же принимали «восточную» группу *HD*, оставляя куинстоунский отряд для отвода «западной» группы.

2. Подводная война. Катастрофа с судами-ловушками. Август 1917 г.

Подводные операции противника продолжали вызывать тревогу. В течение августа общие потери британского и нейтрального тоннажа достигли полмиллиона тонн. За этот месяц действия командиров германских «*U*» сопровождались рядом блестящих успехов в борьбе с их старыми врагами — командирами английских «*Q*». Обстоятельства гибели наших ловушек заслуживают внимания, т. к. показывают все превратности судьбы подводной кампании. Несчастья начались в самом начале августа.

5 августа, в 4 ч. у., когда ловушка *Chagford* (лейт. Дуглас Джеффри) находилась в 120 милях на NNW от островов Тогу, высматривая две обнаруженные накануне дозорами лодки, под ее кормовой частью взорвалась торпеда. На ловушках подобное событие всегда встречалось с радостью, как начало предстоя-

щего боя. Лейтенант Джеффри отдал обычные распоряжения о спуске шлюпки с «панической» партией и стал ждать появления противника. Через несколько минут лодка показалась в расстоянии 4 каб.; но взрывом снесло прикрытия пушек, а следовательно, никаких шансов подманить лодку поближе не было, и командир открыл огонь немедленно, как только она показалась. Лодка быстро снова погрузилась и в течение следующего часа *Chagford*, не видя врага, получил еще две торпеды. Благодаря исключительно умелым с точки зрения морской практики действиям и распоряжениям командира, помощи траулера *Saxon* и лихой работе команды, *Chagford* удалось удержать наплаву до следующего дня и спасти большую часть экипажа. Лодка от начала до конца ни на минуту не переставала быть хозяином положения и это служило чрезвычайно зловещим предзнаменованием. Действия же ловушки не сыграли в борьбе ни малейшей роли.

Три дня спустя произошла вторая подобная же катастрофа на этот раз с кап. 2 р. Гордон Кэмпбелль, столь прославившимся в борьбе с германскими «U». Утром 8 августа ловушка *Dungraven* находилась в 100 милях на West от Ушана, зигзагируя и следуя NO-ым курсом, чтобы создать впечатление парохода, приближающегося к северной части устья Канала из Южной Атлантики. На этот раз Кэмпбелль решил в случае встречи с лодкой разыграть роль вооруженного купца. В 11 ч. у. на горизонте с правой стороны показалась лодка [1]). Командир *Dungraven* остался на курсе, чтобы заставить противника подойти поближе. Последнее удалось и в 11 ч. 45 м. лодка всплыла в $2^1/_2$ милях на правом крамболе ловушки и открыла огонь. Кэмпбелль отвернул и уменьшил ход до 7 узлов. Прислуга стала у замаскированных орудий. Маленькая кормовая пушка начала беспорядочную стрельбу по лодке. Погода была сравнительно свежая, лодку заливало, и немцы долго не могли пристреляться. Но через час после начала боя *Dungraven* получил одно за другим два попадания в корму. Под полуютом взорвалась противолодочная бомба. Взрывом выбросило из поста управления огнем лейтенанта Боннера, вокруг погребов начался пожар. Почти вся артиллерийская прислуга стояла над горящими ютовыми помещениями; люди каждую минуту могли задохнуться в дыму или взлететь на воздух. Но Боннер и его команда думали лишь о том, как лучше скрыть свое присутствие от противника, пока от командира не последует соответствующей команды. Палуба под ними накалилась докрасна, но никто не покинул своего поста, стараясь по мере сил и возможности сохранить спокойствие и выдержку. Один из команды разорвал рубашку и куски материи роздал товарищам, чтобы засунуть их в рот вместо респираторов. Кэмпбелль застопорил машину и приказал сильно травить пар, желая создать впечатление аварии котла.

---

[1]) *UC-71*, кап.-лейт. Зальцведель.

Казалось, что беспредельная стойкость экипажа сделала свое дело и немцы пошли на удочку. Лодка, медленно приближаясь, проходила под кормой. Через минуту-другую она должна была войти в угол обстрела трех замаскированных кормовых орудий. На такой дистанции промаха быть не могло, но пожар под полуютом сделал свое дело. Взорвалось еще две противолодочные бомбы, и 4″ пушка взлетела на воздух. Одновременно прислуга скрытых на кормовом мостике пушек открыла огонь. Маска оказалась сброшенной, лодка быстро погрузилась.

Однако, ни Кэмпбелль, ни его экипаж отнюдь не считали себя побежденными. Артиллерийский поединок кончился, но оставались другие средства борьбы — торпеды и противолодочные бомбы. Немедленно было сделано радио всем находящимся по близости судам не приближаться и не «мешать». Раненых снесли вниз и сделали последнюю попытку потушить пожар под полуютом.

В 1 ч. 20 м. под машиной взорвалась торпеда, и Кэмпбелль приказал команде садиться в шлюпки, все еще надеясь, что лодка в конце-концов приблизится и станет жертвой «последних остатков маскировки». О том, чтобы справиться с пожаром, не могло быть и речи, он все разрастался: кордитные заряды и снаряды рвались чуть ли не ежеминутно, осколки летали по всему пароходу, пробивая стенки кают, в которых лежали лейт. Боннер и другие раненые. Кэмпбелль все время не покидал своего укрытия, не оставляя надежды, что противник в последнюю минуту всплывет без должной осмотрительности. Но этого не случилось. Кап.-лейт. Зальцведель поднялся на поверхность, прямо за кормой *Dungraven* и расстреливал его в течение 20 минут. Были моменты, когда Кэмпбелль мог отвечать, однако, он все ждал подходящего момента, чтобы наметить удар наверняка. Такого случая не представилось, осторожный противник снова погрузился. Когда перископ лодки медленно проходил с левого борта *Dungraven*, Кэмпбелль выпустил по нему торпеду. Торпеда прошла едва не вплотную к перископу, но немцы ее не заметили. Через минуту-другую была пущена вторая торпеда, но тоже неудачно. На этот раз противник ее заметил и окончательно ушел на глубину. Никаких дальнейших шансов на успех не оставалось и доблестный командир *Dungraven* решил, хотя и с большой неохотой, сделать SOS. Вскоре подошли американский п/х *Nome* и миноносцы *Christopher* и *Attack*[1]). Попытки довести *Dungraven* до порта не увенчались успехом. 10 августа в 1 ч. 30 м. ночи он затонул.

Итак, в течение первых дней августа командиры германских «*U*» дважды вышли победителями в бою с нашими ловушками. Пять дней спустя список их успехов пополнился. Жертвой стала

---

[1]) *Christopher* шел в дозор к западным подходам к Каналу, а *Attack* возвращался после конвоирования транспортов на о. Св. Елены.

ловушка *Bergamot*, взорванная торпедой во время крейсерства у островов Тогу. Командир, лейтенант Перкинс, пытался обмануть противника, спустив шлюпку с «панической» партией, но неудачно. *Bergamot* быстро затонул. На этом несчастья с ловушками не кончились. 14 августа погибла ловушка — марсельная шхуна *Prize* — с командиром, кап.-лейт. Сандерсом, и всем экипажем. Крейсеруя совместно с нашей лодкой *D-6* в районе островов Тогу, шхуна днем 13 августа заметила неприятельскую лодку в 150 милях на NW от острова Rathlin. Сандерс поднял на гафеле шведский флаг, *D-6* немедленно погрузилась и начала маневрировать, чтобы выйти на позицию для атаки. Противник (*U-48*) накануне утопил английский пароход *Roanoke* и захватил его капитана Вильямса в качестве военнопленного. Командир *U-48*, введенный в заблуждение нейтральным флагом, подошел к шхуне на близкое расстояние. Сандерс поднял британский флаг и открыл жаркий огонь. Два снаряда попали, но серьезных повреждений не нанесли, и лодка погрузилась. *D-6* находилась в этот момент в $^3/_4$ милях в стороне; большая волна помешала ей в нужный момент выпустить торпеду.

На этом и закончилась первая часть столкновения. С наступлением ночи *Prize* и *D-6*, преследуемые *U-48*, пошли в NW-ом направлении. Противник теперь уже не сомневался, с кем имеет дело, и надеялся удачным выстрелом очистить район от опасности. Ни на минуту не упуская *Prize* из глаз, немецкий командир в течение нескольких часов шел за ловушкой и с большой точностью определил ее ход. О дальнейшем остается сказать не много. В половине второго ночи старший офицер *D-6* услышал взрыв и увидел силуэт тонущей шхуны. Ночь стояла очень темная, шквалистая и ни один человек с *Prize* не спасся. Утром с *U-48* заметили плавающие вместе труп английского матроса и тиковый ящик от прицела.

В продолжительном поединке между германскими «*U*» и английскими «*Q*» все тактические хитрости ловушек были испробованы и потерпели неудачу. За время двухлетней борьбы немецкие командиры приобрели сноровку, которая им уже больше не изменяла. Объясняется это просто. Тактика ловушек имела успех против лодок, которые удавалось выманить на поверхность. Но по мере развития борьбы командиры *U* обнаруживали все меньше и меньше желания сближаться с поврежденными ими судами и предпочитали в сомнительных случаях стрелять в них торпедами, не подымаясь на поверхность. Если жертвой лодки становился обыкновенный купец, то после полученного повреждения он имел мало шансов благополучно закончить свое плавание. Если же попадалась ловушка, то, оставаясь наплаву, она все-таки на много недель выходила из строя. Ловушка старого типа, вероятно тонула бы. Короче говоря, командиры германских лодок очень быстро поняли, что они могут продолжать операции, не давая своим противникам шансов на успех. Уве-

личение числа вооруженных пароходов тоже не служило на пользу ловушек. Встречаясь с пароходом, могущим оказаться вооруженным, командиру «*U*» приходилось немедленно решить вопрос, будет ли он топить пароход торпедой или артиллерийским огнем. Чаще всего выбор падал на последний способ. Большинство «*Q*» принадлежало к числу таких пароходов, которые немцы предпочитали уничтожать, обстреливая с дальних дистанций, а подробности боя *Dungraven* с *UC-71* говорили о почти полной беспомощности ловушки в продолжительной артиллерийской дуэли с лодкой. Если ловушка сразу откроет огонь из всех орудий, лодка мгновенно уйдет на глубину и исчезнет; если же она будет отвечать вяло, то пострадает настолько, что в решительный момент боя окажется не в состоянии нанести врагу поражение.

Правда, все это не влияло на тактику таких «*Q*», как *Prize*, которые оперировали совместно с нашими лодками. Подобного рода «охота» стояла как бы в стороне от остальных видов выслеживания и приманивания подводной «дичи». Конечно, она была связана с большим риском; ловушка, сопровождавшая лодку, обычно маленькое судно, не обладало большой сопротивляемостью. Лодка же, как только обнаруживалось присутствие «*U*», должна была погружаться и командир ее в критические моменты оказывался ограничен в своих действиях необходимостью пользоваться перископом.

Неудивительно поэтому, что с августа 1917 года до конца войны ни одна германская лодка не стала жертвой наших «*Q*». Противолодочная борьба ловушек пережила сама себя; на смену ей неизбежно должны были притти методы более научные и более совершенные. Но она велась с уменьем и настойчивостью, вызвавшими восхищение всего флота. Суда-ловушки вписали в нашу морскую историю много наиболее блестящих ее страниц.

3. Организация и работа системы конвоев.

С введением конвоев для судоходства Южной Атлантики и для судоходства, обслуживавшего британский экспорт, вступила в силу общая система океанских конвоев, проектированная Комитетом по делам конвоев. Раньше, чем говорить об ее результатах, необходимо более или менее детально ознакомиться с той организацией, которая приводила в действие всю эту систему.

Центр организации находился в Адмиралтействе. Там составлялись программы плавания конвоев, выбирались пути следования, места рандеву и вырабатывались соответствующие инструкции конвоирующим отрядам и судам. Главную роль по выполнению программ играли так называемые портовые конвойные начальники (Port Convoy Officers) в Англии и за границей, главные командиры портов базирования отрядов «миноносной охраны» и командующие эскадрами или старшие морские начальники тех заграничных станций, в которых находились порты

формирования конвоев. В Адмиралтействе общее руководство атлантическими конвоями лежало на помощнике начальника морского генерального штаба к.-адм. Дефф [1]). Его ближайшим помощником являлся начальник вновь сформированной конвойной секции Адмиралтейства, кап. 2 р. Манисти [2]). 25 июля Манисти был назначен «организатором-распорядителем» конвоев (Organizing Manager of Convoys), а кап. 2 р. Каррингтон «заведующим комнатой карт» (Officer in Charge of the Chart room). Первоначально кап. 2 р. Манисти был подчинен непосредственно помощнику начальника штаба, но в конце сентября 1917 г., с образованием «Отдела движения судоходства» (Mercantile Movements Division) его секция перешла в ведение начальника этого отдела. Манисти было вверено руководство движением конвоев, составление списка портов формирования конвоев, выбор мест, где конвои должны были «рассыпаться», т. е. откуда пароходам надлежало следовать по портам назначения самостоятельно, составление инструкций конвоирующим кораблям, назначение коммодоров [3]) и разрешение всех организационных вопросов конвойной системы. В конвойной секции тщательно анализировались все письменные донесения и устные доклады об обстоятельствах плавания начальников конвоев, коммодоров, командиров охранных судов и капитанов пароходов. Соответствующие практические выводы суммировались, печатались и в виде приказов и инструкций рассылались портовым конвойным начальникам, начальникам отрядов «миноносной охраны», коммодорам и капитанам пароходов. Конвойная секция Адмиралтейства поддерживала самую тесную связь с «комнатой карт». Прямой телефонный провод в конвойную секцию министерства судоходства обеспечивал осведомленность и быструю координацию действий руководителей конвойной системы в Уайтхолле и в министерстве судоходства.

Заведывающий «комнатой карт» являлся ответственным за выбор пути следования конвоев, за своевременное и точное нанесение на карту их мест и за своевременное распоряжение об изменении курса в случае необходимости обойти район, в котором неожиданно обнаруживалась особая активность подводного противника. Он же давал всем «приходящим» конвоям курсы для прохождения опасной зоны. Чтобы избежать возможности столкновения между «приходящими» и «уходящими» конвоями, начиная с 26 сентября, для южно-атлантических конвоев пути следования через океан

---

1) Назначение адм. Деффа на эту должность состоялось 31 мая 1917 г. Должность начальника противолодочного отдела Адмиралтейства занял кап. 1 р. Фишер.

2) Впоследствии Манисти был произведен в кап. 1 р. В 1914 и 1915 гг. он служил в штабе командующего 12 крейсерской эскадрой адм. Веймисса, которая привела первый атлантический конвой в составе 32 транспортов с канадскими войсками. С 1915 по 1917 г. Манисти служил в Адмиралтействе в отделе судоходства и морской торговли.

3) См. стр. 134.

тоже стали давать из Адмиралтейства. Океанские пути следования северо-атлантических конвоев назначались портовыми начальниками под общим руководством командующего эскадрой станции Северной Америки. «Уходящие» конвои получали курсы от старшего морского начальника того порта, на который базировались отряды миноносной охраны. За пути следования через Гибралтарскую опасную зону отвечал старший морской начальник в Гибралтаре. Офицеры, назначенные на должности портовых конвойных начальников во всех портах формирования конвоев как в Англии, так и за границей, являлись ответственными за размещение пароходов в гавани, за снабжение их всем необходимым для плавания и в частности картами, а также походными и другими инструкциями. Короче говоря, на их обязанности лежало выполнение всего того, что требовалось пароходам в промежуток времени между прибытием в порт и уходом в составе конвоя. В Отечественных портах они подчинялись старшим морским начальникам. За границей очень часто должность старших морских начальников совмещалась с должностью портовых конвойных начальников. Все эти начальники имели соответствующий штат сотрудников, среди которых было много офицеров запаса флота. Отправление пароходов из портов выхода в порты формирования производилось в английских портах распоряжением министерства судоходства, а за границей—распоряжением британских консулов. За несколько дней до получения телеграфной путевки и, если позволяла возможность, не позднее, как за четыре дня до выхода конвоя в море, портовый конвойный начальник сообщал телеграфом список пароходов, которые будут готовы к выходу в предусмотренный программой срок, с указанием портов их назначения, характера груза и других сведений. Если порт назначения какого-либо парохода оказывался неизвестен, конвойная секция выясняла этот вопрос в министерстве судоходства, в комиссии по доставке пшеницы или в каком-либо другом соответствующем учреждении и немедленно телеграфировала в порт формирования.

Всякие последующие изменения сообщались начальникам отряда «миноносной охраны», но после опыта первых конвоев было сделано все, чтобы заранее точно и определенно знать порты назначения и, следовательно, иметь возможность формировать конвои с гарантией того, что в нужный момент конвой сможет быстро «рассыпаться» по портам назначения.

За два дня до выхода конвоя в море портовый конвойный начальник составлял окончательный список выходящих пароходов и выяснял все подробности предстоящего похода. До этого он должен был путем личного опроса всех капитанов определить, в чем они нуждаются, и убедиться, что пароходы снабжены необходимыми сигнальными средствами, средствами для связи мостика с машиной, туманными буями и т. п., а также разъяснить предстоящие условия плавания в строю. Накануне выхода

конвоев он собирал всех капитанов на совещание, на котором требовалось присутствие начальника конвоя. На совещании капитанам разъяснялись как общие походные инструкции, так и вопросы маневрирования, и давались указания относительно способа зигзагирования. Эти собрания приносили громадную пользу, обеспечивая необходимую связь и взаимное понимание между военным и торговым флотами.

Один из пароходов выбирался в качестве флагманского корабля коммодора, а один из капитанов назначался вице-коммодором. Вице-коммодор выполнял обязанности коммодора во время его отсутствия и после разделения конвоя, если конвой был «смешанный».

Должность коммодора не принадлежала к числу легких. Будучи подчинен начальнику конвоя, если последний был старше его в чине, — коммодор являлся ответственным за все внутренние распорядки на пароходах, связанные с плаванием в строю, за сигналопроизводство, за соблюдение правил об огнях, за соблюдение расстояния и т. п. Если коммодор оказывался старше начальника конвоя, то он автоматически вступал в его должность. При коммодоре состояло три сигнальщика и один радио-телеграфист. Чтобы использовать опыт, приобретенный коммодорами на данном пути, их по возможности не переводили с одной линии на другую. Сигнальщики и радист составляли как бы постоянный штаб коммодора и их переводили только вместе с коммодором. На всех остальных пароходах находилось по одному сигнальщику. Сначала их давали конвоирующие корабли, но затем создали целый кадр таких сигнальщиков по преимуществу из запасных. Часть сигнальщиков была прислана с американского флота. Конвои всегда следовали в строю нескольких колонн. При различной глубине строя, расстояние между колоннами равнялось 6—8 каб., а расстояние между пароходами 3 каб. Подходя к опасной зоне, конвой перестраивался, число пароходов в каждой колонне уменьшали до четырех[1]).

По мере приобретения опыта опасную зону старались проходить возможно более широким фронтом, увеличивая число колонн за счет уменьшения числа пароходов в колонне. Даже при следовании походным порядком в колоннах редко бывало более пяти пароходов и при проходе опасной зоны глубина строя еще уменьшалась. Дистанцию между колоннами в опасной зоне впоследствии уменьшили до 4—5 каб.

В «смешанных» конвоях (в опасной зоне) как при следовании в походном порядке, так и в боевом северные колонны конвоя состояли из пароходов, идущих в западные английские порты, а южные - из пароходов, идущих в порты Канала, восточного побережья Англии или французские порты. В «восточных»

---

[1]) Впоследствии было признано возможным сократить дистанции. Расстояние между пароходами уменьшили до 2 каб., а между колоннами до 4 каб.

конвоях пароходы, шедшие в порты Канала до Портсмута включительно, а также в порты Франции, ставились в северные колонны. Пароход, на котором находился коммодор, обычно шел головным одной из центральных колонн.

Как только конвой выходил в море, портовый конвойный начальник отправлял в Адмиралтейство «походную телеграмму» («Sailing telegram»). В ней указывались время выхода конвоя, состав кораблей, охраняющих его в океане, фамилии коммодора и вице-коммодора, названия всех пароходов, эскадренный ход, предполагаемое время прибытия к месту рандеву и секретные пути следования для тех пароходов, которые почему-либо будут вынуждены отделиться от конвоя и потеряют с ним связь.

Кроме того, на случай набега неприятельского крейсера сообщались курсы подхода конвоя к месту рандеву с миноносцами.

По получении этой телеграммы конвойная секция Адмиралтейства передавала полученные данные в министерство судоходства, начальнику разведки по делам судоходства и другим заинтересованным учреждениям, а также главнокомандующему Гранд-Флитом и старшему морскому начальнику того порта, который давал охранные миноносцы.

Детальные сведения о дальнейших курсах конвоя давала «комната карт». Не позднее семи суток до прибытия конвоя в точку назначенного рандеву главному командиру порта базирования охранных миноносцев посылались так называемые «миноносные приказы». В них указывалось число необходимых охранных миноносцев и путь следования конвоя от точки рандеву до точки расхождения пароходов по портам назначения. Копии этих приказов рассылались по всем портам того района, через который конвой проходил. Приказы, относящиеся к «восточным» конвоям (*HN*), высылались «для руководства и исполнения» в Куинстоун, Девонпорт и Портсмут, т. е. в порты, дававшие отряды «миноносной» охраны, и «для сведения» в Дувр, Фальмут, Мильфорд и Портланд. Делалось это для того, чтобы «уходящие» конвои и «угольные» конвои во Францию не сталкивались между собою.

По получении «миноносного приказа» начальник базы миноносцев отдавал необходимые распоряжения, высылая для конвоя численностью менее 16 пароходов шесть миноносцев, семь для конвоев от 16 до 22 пароходов и восемь для более многочисленных. Траулерные охранные отряды, высылавшиеся из Мильфорда и Фальмута, обычно состояли из двух миноносцев и 8—10 траулеров. Впоследствии в Мильфордских отрядах миноносцев заменили патрульные суда (суда «П»). Следует помнить, что слово «миноносные» не должно пониматься буквально, т. к., за исключением девонпортских отрядов, миноносцы частично заменялись канонерскими лодками. Для охранной службы при конвоях миноносцы по мере возможности формировались в отряды численностью по одиннадцати в каждом. Из них восемь всегда стояли

в готовности по первому требованию выйти в море. Каждый такой отряд, насколько позволяли обстоятельства, всегда встречал конвой одной и той же серии.

Когда миноносцы выводили «уходящий» конвой, то составляющие его пароходы обычно начинали свой дальнейший самостоятельный поход ночью на вторые сутки после выхода. Миноносцы же поворачивали к месту рандеву с «приходящим» конвоем, встречая его на следующее утро с рассветом. «Уходящие» конвои, по прохождении опасной зоны, пересекали океан без охраны и для них не назначалось коммодора, но наиболее опытному из капитанов поручалось выполнять обязанности «лидера». Выходя с охраняемого рейда, эти конвои шли под защитой траулеров, дрифтеров и других москитных судов, имея впереди тральщиков.

Согласно действовавших в июле инструкций, при следовании шести миноносцев с конвоем, построенным в три или более колонны, миноносцам надлежало итти следующим образом: по одному в 5 каб. впереди правой и левой колонн и по два с каждого фланга, тоже на дистанции 5 каб. от колонн. Днем миноносцы зигзагировали 15-узловым ходом, удерживаясь на расстоянии 5—10 каб. В опасной зоне конвой, если скорость позволяла, тоже зигзагировал. В случае нападения лодки миноносцам предписывалось бросать противолодочные бомбы и устроить в том месте, где последний раз видели лодку, «минное поле из противолодочных бомб». Конвой должен был немедленно значительно изменить курс. После контр-атаки миноносцев один из них (или два) оставался на месте встречи с лодкой, удерживая ее под водой, пока конвой не скроется за горизонтом.

После встречи «приходящего» конвоя с миноносцами командование конвоем в зависимости от старшинства или оставалось за командиром корабля, охранявшего конвой в океане, или переходило к старшему из командиров миноносцев. Корабль, приводивший конвой к месту рандеву, после встречи с миноносцами занимал место позади центральной колонны и шел, делая широкие зигзаги. Чтобы лучше охранять фланги конвоя, в скором времени последовало приказание ставить его в голову одной из центральных колонн.

На пути от места встречи с миноносцами конвои встречались спасательными буксирными пароходами, на которых лежала обязанность в случае удачной атаки лодки спасать людей и оказывать возможную помощь пострадавшим судам. Места, от которых пароходы, приведенные миноносцами, шли дальше самостоятельно, менялись в зависимости от общей подводной обстановки. «Западные» конвои, шедшие в N-ом направлении, «рассыпались» на линии Oversay—Inishtrahull или по близости от Larne'ского сетевого заграждения; шедшие в S-ом направлении—обычно у Smalls. «Восточные» конвои «рассыпались» где-либо на пространстве между St. Catherine и рейдом Доунс. Вторую половину пути они проходили под охраной судов «П», специально собранных для

этой цели в Портсмуте. Следуя, после расхождения из состава конвоя к конечному пункту самостоятельно, пароходы придерживались рекомендованных прибрежных путей, при чем, если оказывалось, что по одному направлению идет группа пароходов, то для ее охраны высылались один, иногда два миноносца из Мильфорда, Портсмута или какого-либо другого пункта, в котором оказывались свободные миноносцы.

Корабли охраны, сопровождавшие конвой в океане, оставляли его незадолго до прихода в точку расхождения пароходов, затем полным ходом уходили иногда с миноносцами, а иногда и без них в порт базирования, где уже был готов приказ о новом походе.

По прибытии «приходящего» конвоя в Англию, в Адмиралтейство посылались подробные рапорты о всех обстоятельствах плавания как от начальников конвоев и коммодоров, так и от начальников отрядов «миноносной охраны». Кроме того, коммодоры делали личные доклады в конвойной секции.

Донесения о плавании «уходящих» конвоев посылались начальниками отрядов «миноносной охраны» или коммодорами, если таковые были назначены.

К описываемому моменту через опасную зону прошло значительное число конвоев. Многие из них подверглись атаке подводных лодок и понесли потери, и, таким образом, результаты новой системы защиты торговли могли быть суммированы и анализированы. Все поступавшие донесения говорили за то, что лодке, обнаружившей конвой, атаковать его не легко. Даже при той исключительно успешной атаке, которой подвергся второй «уходящий» конвой из Бункрана, из двадцати одного парохода пострадало только два. Лодка, обнаружившая конвою свое присутствие—удачной или неудачной атакой безразлично,—сразу попадала в опасное положение, рискуя стать жертвой миноносцев или траулеров. Командиру лодки волей-неволей приходилось больше думать о безопасности своего корабля, чем о нападении на противника. Хотя собранные статистические сведения давали данные, более пригодные для оценки новой системы с точки зрения стратегии, чем для решения вопроса о степени уязвимости конвоя, все же эти данные с очевидностью подтверждали те логические выводы из донесений, которые напрашивались сами собою. Со времени установления системы конвоев «уходящие» конвои потеряли лишь 0,5% своего состава.

Такие результаты могли считаться первыми успехами новой системы защиты торговли. А необходимость успехов в противолодочной борьбе, в особенности в Северном море, ощущалась чрезвычайно остро, так как на внутреннем театре все наши попытки оканчивались неудачей. Северное море, которое для командиров немецких «*U*» являлось своего рода входным каналом в Германию, для нас несомненно было ареной для стратегического противолодочного наступления.

Если требовалось закупорить герм. лодки в портах их базирования или уничтожить на пути следования из Германии и обратно, то это могло бы иметь место только в Северном море.

Подобные попытки уже делались, но не имели почти никакого успеха. План адм. Бейкона разрушить длительной бомбардировкой портовые сооружения и мастерские Зеебрюгге и Остенде оказался невыполненным. Однако, Бейкон не оставлял надежды сделать эти фландрские базы противника негодными для базирования лодок и разработал новый план. В состав отряда, охранявшего прибрежное заграждение, он назначил большой монитор, приказав командиру каждый раз, когда метеорологические условия это позволят, бомбардировать Зеебрюгге и Остенде. Бомбардировка имела место неоднократно и один раз, повидимому, сопровождалась успехом. Немцам пришлось выпустить дымовую завесу и закрыть ею портовые сооружения. Но в общем результат бомбардировок не мог оказать никакого влияния на ход германской подводной кампании. После преодоления целого ряда больших технических трудностей, после нескольких месяцев напряженной бдительности, монитор положил в военные порты Зеебрюгге и Остенде, или поблизости от них, свыше шестидесяти снарядов.

Попытка закрыть выход из Гельголандской бухты минами заграждения тоже не принесла никаких плодов. Весной 1917 года полукруг из мин преграждал путь лодкам, но немецкое командование справилось с затруднением. Вместо того, чтобы искать английские мины, немцы обставили буями ряд проходов и беспрерывно их тралили. На наших заграждениях погибло минимальное количество «*U*» и, хотя неприятельским подводникам при следовании протраленными каналами приходилось соблюдать величайшую осторожность, препятствия, которые им приходилось преодолевать, не послужили к уменьшению числа лодок, оперировавших в том или ином районе. Последнее обстоятельство лучше всего иллюстрирует неудачу нашего плана.

Однако, затруднения, связанные с проходом заграждений, все возрастали и возрастали. К осени 1917 г. ни одна германская лодка не проходила их иначе, как в сопровождении миноносцев. Неприятельские тральщики постепенно все удалялись от своих баз и, наконец, оказались вынужденными работать у Гарвичского бакана. Таким образом, заграждение Гельголандской бухты, первоначальная цель которого заключалась в том, чтобы «закупорить» неприятельские морские силы в его базах, начало «вытягивать» их в Северное море по направлению того района, где они могли быть вовлечены в бой. Это и произошло утром 1 сентября, когда отряд английских легких крейсеров и миноносцев заставил неприятельские тральщики выброситься на голландский берег. Набег был проведен весьма стремительно и лихо, но, конечно, не имел никакого стратегического значения.

Стоявший перед Гельголандской бухтой полукруг мин мог составить действительную преграду лишь в том случае, если бы английскому флоту удалось совершенно прекратить тральные работы немцев. Случайные же набеги на внешней границе заграждения — все то, что мы могли предпринять,— наносили противнику потери, равноценные нашим потерям в Дуврском проливе, но не больше. На ход кампании эти набеги не могли иметь никакого влияния.

4. Морская конференция союзников в сентябре 1917 г.

В августе состоялось решение созвать в начале сентября в Адмиралтействе совещание представителей флотов союзников. Для правильной оценки как дебатов, так и постановлений совещания необходимо предварительное ознакомление с обстановкой на море. Так же, как и на предыдущей конференции, в центре внимания стоял вопрос подводной кампании, но если в январе обсуждению подвергались «ужасные возможности» («terrible possibilities») предстоящих неограниченных подводных операций, то в сентябре можно было проанализировать положение в свете шестимесячного опыта.

Нами уже указывалось, что противолодочные операции сводились не к применению какого-либо определенного метода, а заключались в развитии всех возможных мер и средств борьбы, так или иначе могущих подавить подводную опасность. Главные из них состояли в постановке минных заграждений в Гельголандской бухте и в постоянном присутствии наших подводных дозоров на путях следования германских «*U*» из их баз.

К концу августа 1917 г. результат этих двух мер почти не оставлял сомнений. В течение последних восьми месяцев подводные дозоры в Северном море и на западных подходах 216 раз вступали в соприкосновение с противником, при чем только один раз столкновение окончилось уничтожением неприятельской лодки. Упорная четырехмесячная борьба в районе плавучего маяка North Hinder ясно показала нерешительный и безрезультатный ее характер. Германские фландрские подводные заградители, выходя и возвращаясь в свою базу, всегда определялись по North Hinder, и командиры наших гарвичских лодок отлично это знали. За одну только первую половину 1917 года у маяка состоялось четырнадцать встреч наших лодок с германскими, и хотя как наши, так и неприятельские подводники знали, что в этом районе встречи почти неизбежны, и всегда к ним готовились, ни одно из четырнадцати столкновений не закончилось уничтожением подводного врага. Что же касается заграждений в Гельголандской бухте, то, как мы только-что указывали, они хотя и повлияли на стратегическую обстановку в Северном море и даже создали такое положение вещей, которое могло обернуться в нашу пользу, но ни в какой мере не помешали

операциям германских лодок в наиболее важных районах. В этом отношении обстановка в августе не отличалась от положения в апреле.

Количество новых противолодочных приборов и материалов, выпущенных заводами с февраля, достигало весьма внушительных цифр и ярко иллюстрировало масштаб работы, связанной с подготовкой к борьбе с новой опасностью. Работа кораблей и отрядов, занятых охотой за неприятельскими лодками, стала совершеннее, подводного противника удавалось обнаруживать значительно скорее, чем раньше, тем не менее ощутительных результатов от деятельности противолодочных отрядов не получалось и это, конечно, не могло не сказываться обескураживающе. Однако, появление новых средств борьбы составило настолько важный этап в истории подводной войны, что о них нельзя судить лишь по достигнутым результатам. В предыдущем томе мы подробно рассмотрели типичный случай противолодочной операции, проведенной силами и средствами, применявшимися в период, предшествовавший объявлению неограниченной подводной войны [1]). Для того, чтобы понять, как в результате шестимесячных грандиозных усилий страны изменились методы ведения войны, необходимо проанализировать еще несколько случаев, столь же типичных.

а) Операция с привязным аэростатом. Первый случай применения привязного аэростата имел место 19 августа 1916 г. на л. к. *Hercules*, когда корабль в течение нескольких часов шел с аэростатом во время движения Гранд-Флита к S-у. Тогда на аэростате наблюдателя не было, его подняли исключительно только для испытания крепости удерживающего его такелажа. Но затем по мере развития подводной войны начало развиваться и применение аэростатов.

В июле 1917 года дело снабжения этими аппаратами настолько подвинулось, что главнокомандующий Гранд-Флитом смог при помощи миноносцев предпринять ряд регулярных противолодочных операций. Идея операций сводилась к тому, чтобы «рассыпать» отряд миноносцев на определенном участке одного из тех путей, которым обычно следовали германские *U*, возвращаясь в Северное море после крейсерства в Атлантическом океане, а затем, пользуясь увеличившимся кругозором, устроить на них облаву.

Первую операцию поручили выполнить командиру лидера *Anzac* (14 минная флотилия), кап. 2 р. Моней, с миноносцами *Norman, Patriot, Maenad, Morning Star* и *Moon* (11, 12 и 14 флотилии). 6 июля в 6 ч. 15 м. в. отряд подошел к точке, от которой — как тогда считалось — расходились к Эмдену и к Horn Reefs пути следования лодок; миноносцы здесь «рассыпались» и операция началась (см. схему 13).

---

[1]) См. том IV, стр. 333.

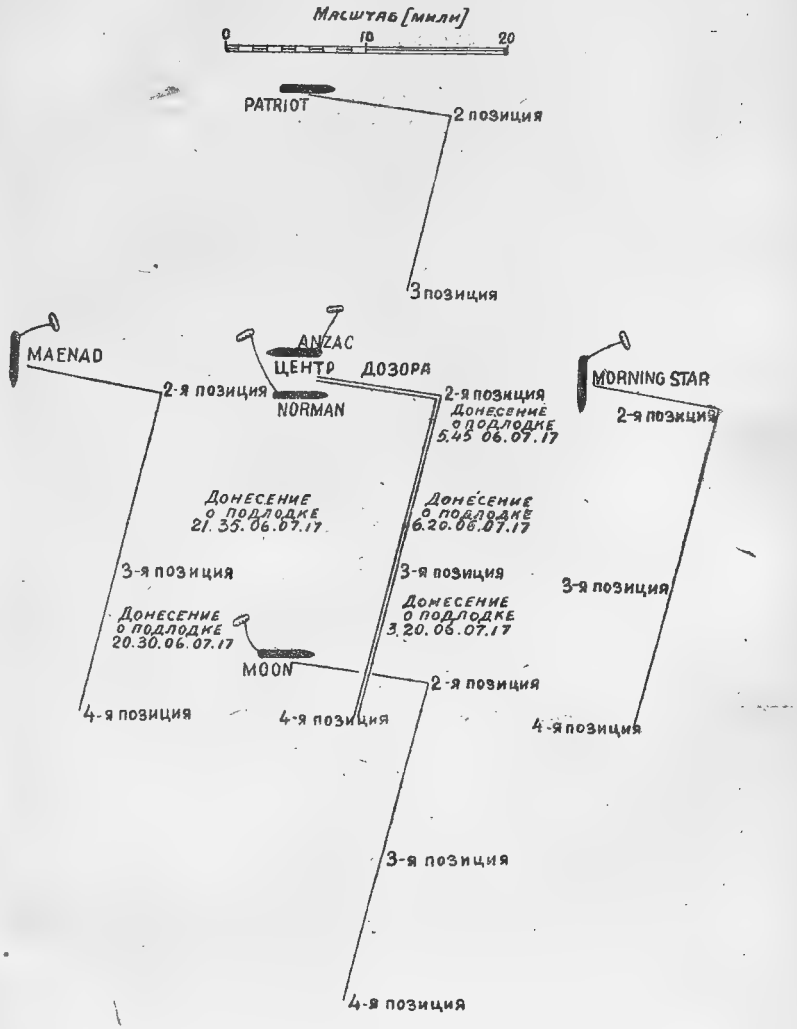


Схема 13. Расположение и движение миноносцев, участвовавших в операции.

До наступления темноты ничего обнаружено не было. Но 7 июля в 5 ч. 45 м. у. с *Morning Star* в направлении на West заметили лодку. Второй раз ее заметили в 6 ч. 20 м. у., при чем выяснилось, что она идет в S-ом направлении. Для того, чтобы центр дозора прошел над тем местом, в котором противник был обнаружен впервые, командир *Anzac* передвинул весь дозор на 11 миль на OSO. К 6 ч. 30 м. у. миноносцы заняли свои новые места, но лодку удалось обнаружить вновь лишь в 3 ч. 15 м. дня. На этот раз ее заметили с *Moon* вблизи южного края дозорного района, и кап. 2 р. Моней пришел к убеждению, что обнаруженная лодка идет в Германию, следуя Эмденским путем. Поэтому он повернул дозор на 15 миль на SSW, а затем приказал миноносцам в 9 ч. в. повернуть еще на 10 миль в том же направлении, рассчитывая, что в результате второго поворота на юг лодка к рассвету окажется внутри дозорного района.

В 8 ч. 30 м. *Maenad* донес о лодке, замеченной на западной границе района, а час спустя *Patriot*, шедший к своему новому месту, о лодке, находившейся приблизительно в 10 милях к N-у от того места, где лодку видели с *Maenad*. Моней пришел к заключению, что *Maenad* и *Patriot*, вероятно, обнаружили вторую лодку, идущую на N, и решил продолжать следовать за той, за которой его миноносцы следили уже целый день. Распоряжения повернуть в S-ом направлении он не отменил, но приказал *Patriot* установить дозор в районе того места, где лодку, идущую на N, видели в последний раз. После наступления рассвета никаких «*U*» больше не обнаруживали. В течение 7 и 8 июля с аэростатов ничего заметить не удалось; запасы топлива подходили к концу и миноносцы возвратились в Скапа-Флоу.

Итак, операция вылилась в непрерывное преследование одной и той же лодки. «*U*», замеченная рано утром 6 июля с *Morning Star*, не вышла из дозорного района до наступления темноты и всякий раз, как она подымалась, ее обнаруживали и следовали за ней. Это, конечно, являлось громадным достижением по сравнению с теми операциями по выслеживанию и преследованию подводного противника, которые базировались на донесениях двенадцати, восемнадцати и даже двадцатичетырехчасовой давности[1]).

Но с точки зрения перспектив противолодочной кампании результаты были более, чем скромные. Не только одна вышеописанная операция, но даже десять таких последовательных операций не могли дать ощутительных результатов. Шесть эскадренных миноносцев принудили одну неприятельскую лодку соблюдать большую осторожность и за сутки держали ее несколько часов под водою. Но в июле крейсерство каждой германской «*U*» в среднем продолжалось 25 суток, а следовательно, действия отряда миноносцев с привязным аэростатом, в резуль-

[1]) См. том IV, стр. 333.

тате которых лодка при ее выходе в крейсерство или при возвращении в Германию преследовалась в течение 12 часов, не могли иметь почти никакого влияния на деятельность подводного врага.

Операции, подобные походу миноносцев Моней'я, были обречены носить спорадический характер, операции же неприятельских лодок против торговли продолжались беспрерывно. Интенсивность и районы подводной деятельности противника менялись, но нападения на торговые суда не прекращались никогда. Каждый день где-нибудь в водах, омывающих Британские острова, или в водах Атлантики и Средиземного моря пускались на дно коммерческие суда. Становилось очевидным, что против средств, действующих с регулярностью механизма, средства, могущие применяться не иначе, как с перерывами,— не действительны.

б) Операции с гидрофонами. В предыдущей главе указывалось, что неприятельская лодка, оперирующая в определенном районе, всегда будет иметь неизмеримые преимущества перед преследующими ее кораблями, если только последние не располагают исключительно точными и «свежими» сведениями о месте и движениях лодки. При этом указывалось, что система получения сведений о подводном противнике, в результате которой противолодочным флотилиям рассылались приказания и инструкции, основанные на данных, имевших сплошь и рядом 48-часовую давность, не давали этим флотилиям никакого базиса для разработки оперативного плана против лодок [1]).

Гидрофон — этот нежный прибор для улавливания шума, производимого лодкой, и определения его направления — до известной степени разрешил проблему, которая с начала войны препятствовала работе наших противолодочных сил. К началу осени 1917 года дело изготовления и усовершенствования гидрофонов и снабжения ими дозорных судов значительно шагнуло вперед.

В середине июня Адмиралтейство отдало распоряжение о сформировании в Ньюхавене, Портсмуте, Портланде и Дартмуте снабженных гидрофонами противолодочных отрядов моторных катеров — «охотников» за лодками — по шести в каждом. Для поддержания связи с воздушными дозорами два катера в каждом отряде имели радиотелеграф. Вскоре последовало приказание снабдить гидрофонами четыре траулера в каждом из двенадцати прибрежных дозорных отрядов с тем, чтобы они оперировали вместе в качестве «охотничьей» флотилии.

Тем временем успешно закончились опыты с улучшенным типом гидрофона, который дозорное судно могло буксировать за кормой, и Адмиралтейство под впечатлением этих опытов сделало распоряжение о снабжении гидрофонами двухсот судов.

---

[1]) См. том IV, стр. 333 и дальше.

На новые приборы возлагались столь большие надежды, что в Адмиралтействе подвергся обсуждению проект создания на линии Норвегия—Петерхед отряда из шестидесяти траулеров с гидрофонами, усиленного миноносцами, канонерскими лодками, судами «П» и подводными лодками.

Значение этого чрезвычайно важного проекта особенно усиливается в свете тех комментариев, которые он вызвал. Часто бывает, что какое-либо замечание или взгляд, высказанные каким-нибудь высоким авторитетом, бросают луч света на текущие стратегические и политические вопросы. Если по счастливому стечению обстоятельств в исторических материалах встречается несколько указаний подобного рода и притом высказанных на протяжении сравнительно длительного промежутка времени, то, сопоставляя смежные по срокам взгляды, можно видеть, как на протяжении того или иного этапа изменилось профессиональное мнение.

Иллюстрацией к сказанному служит взгляд Адмиралтейства на подводную войну, высказанный в начале года [1]), и оценка обстановки на море, изложенная в докладной записке, приложенной к проекту создания поперек Северного моря дозорного отряда с гидрофонами.

Всякий, кто сравнит эти два документа, убедится, что к описываемому моменту высшие руководители флота избавились от чувства неуверенности и тех сомнений, которые владели ими семь месяцев тому назад. В январе Адмиралтейство заявило о намерении произвести крупнейшие опытывсюду, где оперируют германские «*U*» и английские противолодочные корабли. Слова меморандума по поводу проекта дозора Норвегия—Петерхед говорят за то, что в Уайтхолле склонялись к мнению, что «противоядие» для подводной опасности, которое Бальфур несколько месяцев тому назад называл «не поддающимся открытию» («indiscoverable»), приходится теперь искать на одном или двух определенных направлениях, а не по всем направлениям». Дело в том,—читаем мы в меморандуме,—что с 1 июля по 1 августа на пути Lyngvig — Шетландские острова находилось в среднем за сутки не менее двух неприятельских подводных лодок»... а следовательно, совершенно очевидной является необходимость обсудить вопрос об организации средств борьбы с подводным противником на пути его следования между Ютландией и Шетландскими островами. Положение настолько критическое, нужда в подобных средствах настолько очевидна, район, в котором лодки обычно держатся, настолько хорошо известен, что попытка создания особых средств противолодочной борьбы представляется вполне своевременной. Слово «особых» должно пониматься в смысле особых (отдельных) отрядов судов, отдельно базирующихся и имеющих отдельного начальника и лишь одну единственную

[1]) См. том IV, стр. 325.

задачу — «охоту» за немецкими «*U*». Естественно рождается вопрос, как же можно «охотиться» за подводными лодками? Пока еще нет ничего, что дало бы возможность осуществить такую охоту. Однако, в настоящий момент это не так. Каждый день поступают донесения о том, что в Канале и других районах при помощи гидрофонов производится охота за лодками, длящаяся часами. Кроме того, и поступающие на снабжение кораблей привязные аэростаты составляют мощный фактор в этой охоте.

Подобные слова являются своего рода вехами в узком фарватере, который пересекают обманчивые, неправильные течения. Эти слова показывают, как мнение специалистов склонялось к идее сосредоточенного противолодочного удара, долженствующего вылиться в операцию в узкой части Северного моря в направлении герм. баз. Шесть месяцев тому назад о подобных вопросах не говорилось в столь определенных и решительных выражениях.

Но при тщательном анализе результатов деятельности гидрофонных флотилий, тех результатов, которые фактически легли в основу меморандума, сразу становится ясно, что Адмиралтейство, собственно говоря, указывало на желательный эксперимент, а не на подлежащий выполнению проект. Ко времени составления меморандума, гидрофонные флотилии Канала произвели шесть противолодочных операций и это было сочтено достаточным, чтобы отчет об их работе опубликовать в ежемесячнике противолодочного отдела Адмиралтейства.

Первая операция имела место 20 июля, когда четыре моторных катера из Ньюхавена, благодаря гидрофонам, узнали, что в шести милях от них находится подводная лодка. Обнаружить лодку им, однако, не удалось. Погода несколько засвежела, гидрофоны перестали давать указания и охоту пришлось прекратить.

Вторая операция была крупнее. 20 июля неприятельскую лодку заметили в бухте Lyme; 22 июля ее снова видели в том же районе. Днем за ней уже охотились значительные силы. Эскадренный миноносец *Sunfish*, дрифтеры из Девонпорта и гидрофонные моторные катера из Дартмута заняли позицию к Ost-у от Berry Head, а дозор из траулеров развернулся на линии, проходящей из центра бухты Lyme к S-у от Start Point. Ко времени прибытия к месту назначения высланных кораблей у Дартмута и Эдистона выставили несколько линий сетей с минами. Кроме того, в дозор к западной оконечности бухты Lyme вылетел гидросамолет. Траулерам и катерам было приказано ночью застопорить машины в расчете, что приливное течение от NO принесет их к центру бухты, где, как полагали, лодка лежит на грунте.

С наступлением сумерек все дозорные корабли заняли назначенные им места.

Погода во всех отношениях благоприятствовала операции — стояла теплая, почти безветреная летняя ночь. Рано утром

в гидрофоне на катере *№ 211* послышались слабые звуки, не вызывавшие сомнений о присутствии подводного врага. Где-то в направлении на Ost лодка запускала в ход машины. Командир катера сразу кинулся в указанном направлении и через несколько минут увидел выходящий из темноты силуэт подводной лодки. Катер немедленно открыл огонь, лодка быстро погрузилась. Место лодки было хорошо известно, число преследовавших ее судов достаточно велико и казалось, что все шансы на удачу имеются. Но последующие события показали, как тщательно должна быть продумана тактика гидрофонных катеров и как малейшее уклонение от правильного тактического пути может в несколько минут погубить самую многообещающую обстановку. Услышав стрельбу, остальные катера поспешили к катеру *№ 211*; шум от их винтов заглушил в гидрофоне все остальные звуки, и лодка скрылась.

Другие случаи гидрофонных операций, приведенных в ежемесячнике, говорили то же самое. Днем 29 июля не далеко от плавучего маяка Arklow Bank гидрофонная флотилия «услышала» лодку; флотилия четыре часа шла за лодкой, улавливая неясные и слабые звуки в гидрофоне, но затем они исчезли, поглощенные шумом винтов, проходивших по близости многочисленных торговых пароходов. Неделю спустя, 6 августа, портландская гидрофонная флотилия услышала звуки, указывавшие на присутствие лодки на NO. Весь день и ночью гидрофоны продолжали улавливать слабые и неясные звуки, а когда они начали усиливаться и, наконец, стало выясняться, что подводный противник находится к N-у, нашел густой туман и катерам пришлось сомкнуться. Преследование лодки продолжалось, но первое и главное условие успешной гидрофонной охоты—развертывание преследующих катеров на широком фронте—нарушилось. Звуки идущей лодки постепенно слабели и, наконец, замерли. К утру 7 августа все ее следы исчезли.

Ознакомление со всеми остальными противолодочными гидрофонными операциями, произведенными в течение лета, создает то же впечатление, что и описанные выше операции. При правильном использовании новый прибор мог дать решительный тактический перевес в том районе, где устанавливалось присутствие лодки. Но использование этих приборов в стратегическом масштабе, иначе говоря, установление дозора из гидрофонных судов на линии Петерхед—Норвегия не могло принести желательных результатов, т. к. множество всевозможных мелких затруднений непредвиденного характера свели бы работу гидрофонов к нулю.

в) Общее положение в сентябре 1917 г. Таковы были в грубых чертах результаты действия специальных противолодочных средств, составлявших основу принятого к началу подводной кампании плана противолодочной борьбы. Учитывая колебания в ходе кампании, положение все же нельзя было при-

знать удовлетворительным. Правда, кривая потерь не достигала колоссальной апрельской цифры, и хотя она то подымалась, то падала, все же наблюдалась тенденция к ее понижению. Однако, ежемесячные потери тоннажа попрежнему сильно превышали судостроительные возможности союзников и перспективы на будущее оставались столь же мрачными, как и раньше.

Мы научились изворачиваться, и в моменты, которые история, вероятно, назовет величайшим кризисом Британии, страна все-таки жила, но не за горами было время, когда принятые меры могли начать терять свою силу.

Сосредоточив значительную часть судоходства на более коротком северо-американском пути, отозвав английские торговые суда с заграничных линий и установив строгие ограничительные правила для импорта, мы съэкономили большое количество тоннажа. Все это, как говорил сэр Норман Хилл, дало Англии «передышку», но было совершенно очевидно, что наступит момент, когда «ухищрения» перестанут действовать. В конце-концов потери поглотят сбережения, «передышка» кончится и страна задохнется.

Наши противолодочные меры попрежнему не давали удовлетворительных результатов. Еще совсем недавно в районе западных подходов командиры германских «*U*» произвели погром наших «*Q*». В июле и августе нами были уничтожено восемь неприятельских лодок и еще две лодки противник потерял по причинам случайного характера. А за этот же период германские заводы дали своему флоту двадцать три новых лодки. Другими словами, обстановка, как и раньше, слагалась не в нашу пользу. Количество ежемесячно уничтожаемых немецких лодок было меньше половины числа лодок, вступавших в строй. Цифра же ежемесячных потерь британского тоннажа была несоизмеримо выше цифры вновь строящегося тоннажа. Наши наступательные противолодочные меры оказывались бессильными не только пресечь, но даже затормозить деятельность неприятельских лодок. Принимавшиеся же нами меры оборонительного характера все еще не достигли тех размеров, при которых цифра ежемесячных потерь судоходства могла бы снизиться до терпимых размеров. Предсказать будущее подводной кампании составляло исключительно трудную задачу—улучшение и ухудшение положения были одинаково возможны. Но беспрепятственные подводные операции немцев на наших внешних торговых путях служили плохим предзнаменованием.

Командир *U-155*, кап.-лейт. Мейзель, заканчивал крейсерство в районе Канарских островов. *U-151*, под командою кап.-лейт. Копхамеля, шла ему на смену. Мейзель за все время крейсерства не имел других боевых столкновений, кроме столкновений с вооруженными купцами. Наши противолодочные корабли даже ни разу не видели *U-155*. Все говорило за необходимость принятия

особых мер для защиты указанных выше районов, иначе командир *U-151* сможет оперировать в нем не менее легко и свободно, чем его предшественник.

Правда, потери, причиненные этими подводными крейсерами, не были особенно серьезны. По сравнению с потерями на западных подходах они не имели никакого значения. Но самый факт появления герм. лодок в узловой точке океанских торговых путей и появления не случайного, подобно *Мевe*, а систематического—приобретал чрезвычайно важное значение. Активность подводного противника на наших внешних торговых путях должна была возрастать прямо пропорционально росту числа неприятельских подводных крейсеров. Итак, страница дебета британского баланса быстро заполнялась: превышение количества утопленного тоннажа над количеством вновь строящегося, превышение числа вступающих в строй германских лодок над числом уничтожаемых, неудача наших заградительных операций в Гельголандской бухте, неспособность наших противолодочных отрядов наносить противнику потери, поражение наших ловушек в районе западных подходов и нападение германских подводных сил на великие торговые пути Южной Атлантики—все это давало перевес противной стороне. Записи же на странице кредита носили скорее характер «вложений» («investments»), обещающих доход в будущем, и нереальных «поступлений». Однако, всякий мало-мальски думающий человек не мог не понимать ценности таких «вложений».

Система конвоев несомненно представляла собою громадное достижение. Потери судоходства, плававшего в составе конвоев, были ничтожны. Не меньшим достижением являлся и план Моней'я сосредоточить главную массу судоходства на северо-атлантических торговых путях и движение здесь быстро возрастало. Те, кто разрабатывал организацию системы конвоев, кто являлся за нее ответственным, отбросили все опасения и уже более не сомневались, что конвои при широком их применении подавят подводную деятельность врага. Но уверенность этих людей—уверенность пионеров новой идеи—не разделялась всеми морскими авторитетами. Большинство моряков попрежнему стояло за применение разнообразных противолодочных мер и средств.

Нельзя не отметить, что хотя итоги наших наступательных противолодочных операций складывались не в нашу пользу, тем не менее была серьезная причина надеяться, что счастье, быть может, повернется в сторону союзников.

За это говорил тот факт, что треть потерь, понесенных германским подводным флотом за последние два месяца, была вызвана нападением с воздуха [1]). Среди других противолодочных спосо-

---

[1]) *Потери германского подводного флота.*

а) От боевых столкновений.

U-69, 12 июля 1917 г. Миноносцы с привязным аэростатом. Противолодочные бомбы.

бов борьбы воздушное нападение представляло собою новый и мало испытанный метод, которому предстояло широкое развитие.

г) Дебаты на морской конференции союзников. Ко времени созыва конференции сэр Эдуард Карсон уже не стоял во главе Адмиралтейства. Пост первого лорда Адмиралтейства занял один из его бывших помощников сэр Эрик Геддс. Одновременно должность заместителя первого морского лорда занял вице-адмирал Веймисс. Других перемен не произошло. Вице-адмирал Оливер, контр-адмирал Дефф и все остальные лорды работали в Уайтхолле попрежнему.

Со времени вступления их в должность семь месяцев тому назад горизонт не прояснился: подводные операции противника продолжались почти беспрепятственно. Командиры германских «*U*» топили пароходов больше, чем мы успевали строить, и на успех принимавшихся контр-мер можно было только надеяться, не больше.

Весьма естественно, что при подобных обстоятельствах члены конференции все свое внимание сосредоточили на изыскании данных для разработки какого-то решающего плана кампании. Адм. Джеллико подготовил для конференции два проекта. Согласно первому проекту союзники должны были предпринять грандиозную совместную операцию по заблокированию германских портов в Северном море и в Балтике.

Адмиралтейство считало, что при помощи сорока старых линейных кораблей и сорока трех крейсеров можно закупорить выходы из всех германских портов. Такое количество устаревших кораблей союзники могли дать из второстепенных сил, и мнения разделились лишь по вопросу выполнимости проекта.

Представитель Японии адм. Фунакоши, знакомый по личному опыту с попытками заблокировать во время русско-японской войны Порт-Артур, особенно сомневался в возможности успеха проектируемой операции. Большинство членов конференции склонялось на его сторону. Конечно, нельзя отрицать, что проект вызывал ряд возражений технического характера. Затопленный линейный корабль или крейсер может заградить фарватер только в одной определенной точке. Как только местонахождение затопленного корабля будет найдено, соответствующие

UC-1, 24 июля 1917 г. Гидросамолет. Бомбы.
UB-23, 26 июля » Судно «П». Противолодочные бомбы. Повреждена, пришла в Корунью и интернирована.
UB-27, 29 июля » Протаранена к. л. *Halcyon* и уничтожена противолодочными бомбами.
UB-20, 29 июля » Гидросамолет. Бомбы.
U-44, 12 августа » Протаранена миноносцем *Oracle*.
UB-32, 18 августа » Гидросамолет. Бомбы.
UC-41, 21 августа » Траулеры. Противолодочные бомбы.

б) От случайных причин.

UC-61. Выскочила на мель и сдалась.
UC-44. Взорвалась при постановке минного заграждения.

специалисты всегда найдут способ прочистить обходный фарватер. Более сильную оппозицию встретило предложение использовать старые крейсера для этой цели. Великобритания и США как-раз в этот момент делали все, чтобы развить систему конвоев, и Джеллико, докладывая конференции вопрос о конвоях, указал, что недостаток крейсеров тормозит расширение новой системы защиты торговли.

Члены конференций не выражали готовности одобрить проект операции закупорки неприятельских портов, результаты которой, конечно, были сомнительны и которая несомненно лишила бы их значительного числа кораблей, *необходимых* для защиты судоходства. Проект утверждения не получил.

Второй проект заключался в постановке в Северном море между Шетландскими островами и Бергеном грандиозного минного заграждения. Представляя проект вниманию членов конференции, адм. Джеллико указывал, что заграждения, выставленные нами в Гельголандской бухте, не достигли цели. Немцы быстро определяли места минных полей и протраливали для лодок проходы. Проектированное же заграждение будет вне досягаемости германских тральщиков и составит для неприятельских лодок постоянное препятствие. Предложение Джеллико возражений не встретило и было конференцией одобрено. Но для его осуществления требовалось время. Джеллико, открывая заседание, отметил, что неудачные результаты английских минных постановок частично объясняются дефектами устройства английских мин, и французский делегат адм. де-Бон указывал на необходимость иметь полную уверенность в том, что вновь поставленные мины будут отвечать всем новейшим требованиям техники и действовать без отказа. Вопрос быстрого изготовления необходимого количества мин тоже занимал не последнее место. Джеллико считал, что потребуется сто тысяч мин. Английские заводы, работавшие на две смены и перегруженные заказами для флота, армии и авиации, не могли изготовить их в короткий срок, а потому выход из положен иябы один—широкая помощь Соединенных Штатов. Без содействия американской военной промышленности быстро осуществить проект не удалось бы.

Затем конференция подвергла обсуждению существовавшие методы противолодочной борьбы, но никакой серьезной критики при этом высказано не было и никаких новых предложений не поступило. Итальянский делегат вице-адмирал Кузани-Висконти настойчиво рекомендовал производство повторных воздушных атак против неприятельских подводных баз и организацию прибрежных воздушных дозоров, при чем ссылался на ряд удачных примеров в итальянском флоте. Но итальянская противолодочная кампания протекала в тесных водах Адриатики, а Англия и Франция стояли перед проблемой борьбы с неприятельскими лодками, действующими в открытых водах Бискайского залива, восточной части Атлантики и западной части Канала. Воздушные

дозоры, весьма действительные в ограниченных водных пространствах, не могли обеспечить безопасность районов в несколько тысяч квадратных миль.

Разница между проблемами защиты торговли в закрытых и открытых водах особенно сказалась при обсуждении вопроса о распространении подводной активности противника на северную часть Атлантики. Выступая по этому поводу, адм. Джеллико ознакомил конференцию с подробной запиской Адмиралтейства, в которой намечались меры для борьбы с операциями немецких подводных крейсеров типа «Дейчланд». Попросивший немедленно слова адм. Кузани-Висконти заявил, что ему, как представителю народа Средиземного моря, трудно судить о вопросах океанской войны. Выступление итальянского делегата, показавшее, что национальное мышление сказывается даже при обсуждениях вопросов чисто технического характера, вполне естественно вызвало выступление представителя великой Атлантической державы адмирала Симса, говорившего весьма решительно о защите океанских торговых путей. В самом начале конференции Симс высказывался о системе конвоев как о мере борьбы чисто наступательной, ставящей подводного противника перед необходимостью драться при невыгодной для него обстановке. Теперь же он развил свою мысль более подробно.

Адм. Джеллико в качестве меры борьбы с неприятельскими лодками предлагал установить на Азорских островах радиостанцию и организовать там центр разведки, а также сформировать океанский дозор из ловушек и подводных лодок. Адм. Симс рассматривал положение с другой точки зрения: разве будущее той или иной формы противолодочной борьбы не связано с расширением и развитием системы конвоев, разве не эта система является тем единственным методом, при помощи которого на шахматной доске подводной войны германскими «*U*» будет сделан тактический мат? В случае принятия предложения адм. Джеллико вооруженные торговые пароходы, вероятно, получат лишний шанс уйти от лодки с 6″ пушкой, но разумно ли обсуждать вопрос с чисто технической точки зрения?

Симс считал, что все дело сводится к тому, как будет реагировать противник на систему конвоев, когда он почувствует, что эта система должна свести к нулю деятельность подводных лодок? По мнению американского адмирала, вряд ли можно было ожидать, что немцы ограничатся высылкой подводных крейсеров с 6″ артилерией. Они, наверное, сделают решительную попытку разрушить систему конвоев, организовав нападение крупными силами больших кораблей. «В ответ на подобную попытку,— закончил свою речь адм. Симс,—вам придется сделать одно из двух: или охранять конвой дредноутами, или постараться выговорить наиболее выгодные для себя условия мира».

Слова адмирала произвели на членов конференции сильное впечатление и не трудно понять почему.

В настоящее время, когда мы можем рассматривать подводную войну с точки зрения человека, для которого великие события прошлого вырисовываются ясно и отчетливо, который в массе повседневных событий, казавшихся в свое время лишь нагромождением множества катастроф, видит основные данные широких стратегических вопросов, система конвоев естественно представляется решительной контр-атакой против германского наступления на торговое судоходство. Но в сентябре 1917 г. руководители флота отнюдь не были склонны выделять эту меру защиты торговли из числа остальных мер противолодочной борьбы или придавать ей какое-либо первенствующее значение. В списке способов и средств борьбы с подводной опасностью система конвоев занимала очередное место, не более того, и на нее именно так и смотрели. Поэтому нельзя не отметить заслугу адм. Симса, который первый из числа высших морских специалистов сумел понять, что нужное лекарство найдено.

Заседания конференции показали державам Антанты, насколько улучшение положения на море будет зависеть от содействия Америки. 22 сентября адм. Джеллико вручил морскому представителю Соединенных Штатов заявление с просьбой о дальнейшей помощи. Полученный через месяц ответ вполне соответствовал обычной готовности американцев оказать союзникам самое широкое содействие. Морской департамент в Вашингтоне сообщал, что он пока еще не уверен в том, что предложенные адм. Джеллико активные минные заграждения являются наилучшим из существующих средств борьбы, но так как департамент вообще одобряет политику крупных минных заграждений в Северном море, им дан соответствующим фирмам заказ на изготовление 100 000 мин. Суда, необходимые для выполнения заградительных операций, будут реквизированы. Для усиления охранной службы при конвоях, департамент выделил дополнительно четыре крейсера и обещал назначить еще, как только закончится реорганизация всех крейсерских сил США. Кроме того, американцы выслали на Азорские острова дозорный отряд в составе монитора и нескольких канонерских лодок для противодействия операциям германских подводных крейсеров на наших внешних торговых путях и обещали «принять самое широкое участие» в совместном устройстве на Азорах радиостанции и организации разведочного центра.

5. Конвои в сентябре.

За время, описываемое в настоящей главе, в конвойной организации произошли очень незначительные перемены, при чем изменение коснулось лишь конвоев, отправляемых из Ламлаша.

С 21 сентября эти конвои начали формироваться по очереди из пароходов с 10-узловым и 8-узловым ходом. Для согласования движения «выходящих» конвоев с «приходящими» *HN*, *HH* и *HS*, «выходящие» отправлялись с промежутками в двое суток между «быстроходными» и «тихоходными» сериями и в восемь суток между двумя конвоями каждой серии.

Таким образом, океанская охрана потребовалась только для семи Атлантических конвоев. «Миноносная охрана» высылалась из Бункрана, Куинстоуна и Плимута, в виду чего число миноносцев в этих портах было увеличено. К концу сентября, когда система конвоев достигла полного развития, на эти порты базировались следующие дозорные и охранные силы:

Бункрана.	*Куинстоун.*	*Девонпорт.*
13 канонерских лодок	12 канонерских лодок	36 эскадренных миноносцев (4 флотилия)
27 эскадр. миноносцев (2 флотилия)	1 легкий крейсер	4 миноносца и
3 эскадр. миноносца (Гр.-Ф.)	36 эскадренных миноносцев (США)	8 малых миноносцев местной обороны.
13 подлодок и 1 авианосцев.	4 миноносца	
	9 тральщиков.	

Всего Куинстоун, Девонпорт и Бункрана получили 66 миноносцев, из которых 30 принадлежали к составу английского флота: 15 были взяты из Портсмута и Дувра, 9 дал Гранд-Флит взамен вступивших в строй новых, 6 пришло из Гибралтара. Остальные 36 в ответ на наше обращение за помощью прислала Америка. Эта помощь и дала возможность сформировать необходимые отряды миноносной охраны. Из того же источника, т. е. из Соединенных Штатов, пришла помощь и для организации океанской охраны конвоев. Американский флот принял в свое ведение большинство нью-йоркских конвоев и к концу августа шесть его легких крейсеров были заняты исключительно конвойной службой. В начале сентября к ним присоединился еще один [1]). Тем не менее большая часть бремени охраны конвоев в океане продолжала лежать на наших плечах. Для удовлетворения потребности в крейсерах пришлось снова урезывать состав 10 крейсерской эскадры [2]) и расформировать 2 крейсерскую эскадру. Три крейсера этой эскадры в течение августа перешли в состав находившейся под флагом адм. Гранта [3]) эскадры станции Северной Америки. В дальнейшем его эскадра усилилась сначала

---

[1]) *Albany, Cleveland, Chattanooga, Des Moinès, Denver, Tacoma, New, Orleans.*

[2]) В августе и сентябре от эскадры были откомандированы: *Arlanza Armadale Castle, Gloucestershire, Motagua, Moldavia, Kildonan Castle* и *Patuca*

[3]) *Achilles, Cochrane, Duke of Edinburgh.*

присоединением закончившего ремонт крейсера *Cornwall*, а затем двух вооруженных охранных пароходов *Mechanician* и *Wyncote*.

К 30 сентября общее количество кораблей, занятых охраной конвоев в Северной и Южной Атлантике, достигло сорока трех. В это число входило двенадцать крейсеров, девять легких крейсеров (из них семь американских), пятнадцать вспомогательных крейсеров и семь вооруженных охранных пароходов.

Из семнадцати крейсеров, входивших в состав эскадр станции Северной Америки и Вест-Индии, четырнадцать крейсеров, включая три крейсера 2 крейсерской эскадры, занимались исключительно конвойной службой. Для той же цели были выделены четыре крейсера из состава 9 крейсерской эскадры и одиннадцать из двадцати двух, номинально числившихся в 10 эскадре [1]).

Охрану в океане гибралтарских конвоев несли восемь судов [2]), но к концу сентября вследствие усилившейся к западу от пролива активности подводного противника шесть из них были оставлены в Гибралтаре для охраны конвоев в местной опасной зоне, а их место заняли мелкие американские суда [3]).

6. Первые результаты системы конвоев.

Если бы Лондонская морская конференция союзников собралась не в начале, а в конце сентября, ее постановления, надо думать, были бы те же и дискуссия велась бы в тех же тонах, но у членов конференции, вероятно, создались бы другие перспективы на будущее.

В сентябре впервые стремительный поток немецких успехов, если не во всех отношениях, то в некоторых—несколько замедлил свой ход. Правда, перемена, происшедшая в обстановке на море через три недели после окончания работ конференции, была незначительна, заметная лишь тем, кто в массе повседневных событий умел отличить главное от второстепенного. Но перемена несомненно произошла и надо думать, что сильнее всех ее почувствовали командиры германских подводных лодок, оперировавших на западных подходах к Англии. Для пояснения сказанного бросим взгляд назад.

В промежуток времени между февралем и августом Адмиралтейство реорганизовало движение судоходства на прибрежных торговых путях в Канале и усилило их охрану.

В Северном море и у западного берега Ирландии были сформированы дозоры из подводных лодок, в Гельголандской бухте выставлены грандиозные минные заграждения.

---

[1]) См. приложение А II (а) и (в).

[2]) Ловушки *Rube*, *Laggan*, *Acton*, *Marshfort*, *Puma*, *Underwing*, кан. лодка *Tamarisk* и пароход-досмотрщик *Duke of Clarence*.

[3]) Канонерская лодка *Sacramento* и таможенные катера *Seneca*, *Ossipee*, *Manning*, *Yamacraw*. Кроме того, для охранной службы использовались также наши легкие крейсера *Birmingham* и *Chester* и вооруженная яхта *Nahma*.

Значительное количество миноносцев, судов «*П*» и самолетов, снабженных новыми акустическими и другими специальными приборами, было собрано в отдельные отряды для охоты за неприятельскими подводными лодками на тех путях, по которым обычно ходили герм. подлодки. Все это вместе взятое несколько снизило цифру ежемесячных потерь торгового тоннажа, но ни в какой мере не повлияло на тактику командиров герм. «*U*». Всякий, интересующийся статистическими данными о крейсерстве герм. лодок за тот период, когда перечисленные выше противолодочные меры были в полном ходу, убедится, что изо дня в день в тех же самых районах всегда оперировало почти одно и то же количество «*U*», «*UB*» и «*UC*». Регулярность, которой отличалась деятельность подводного противника в течение этих критических месяцев, служит, пожалуй, наиболее яркой иллюстрацией бессилия наших контр-мер.

Если какие-либо операции, хотя бы и чисто оборонительного характера, не вынуждают противника соблюдать осторожность и он продолжает без помехи выполнять намеченный план, значит, эти операции еще успеха не имели.

В сентябре положение вещей изменилось; в этом месяце, впервые с начала кампании, командиры неприятельских лодок изменили свою тактику. Перемена на первый взгляд была незначительная, она сводилась лишь к тому, что лодки оставили долго привлекавшие их внимание районы и сосредоточили свою деятельность восточнее и южнее, т. е. в Канале и Бискайском заливе. Но именно эта перемена и составила первый заметный результат наших контр-мер.

Впервые с начала кампании командиры германских лодок столкнулись с такого рода мероприятием, которое в корне нарушало их план действий. В течение сентября судоходство в Северной Атлантике окончательно встало на новые рельсы. Пути следования конвоев проходили через подходы к островам Сцилли и Land's End, т. е. пересекали районы, облюбованные неприятельскими лодками. Когда началось регулярное движение конвоев, командиры германских «*U*» неожиданно обнаружили, что водные пространства, прежде столь переполненные беззащитными купцами, оказались эвакуированными. Вероятно, решив, что их деятельность заставила направить бо́льшую часть судоходства по другой дороге, они в поисках новых узловых торговых путей переменили районы крейсерства, не подозревая, что море к W-у и SW-у от островов Сцилли и SW-у от Fastnet переполнено торговыми судами еще больше, чем в те дни, когда они так легко усеивали его поверхность обломками взорванных пароходов.

Кто мог им сказать, что многочисленные британские пароходы с ценнейшими грузами продолжают плавать, никем не замеченные?

Никогда еще с начала подводной кампании цифра потерь за месяц не была столь мала, как в сентябре. Германское правительство объявило о потоплении 672 000 *m*. Это далеко не отвечало действительности. На самом деле союзники потеряли 350 000 *m*. Допущенное немцами преувеличение говорило за то, что мартовских и апрельских цифр им достичь не удалось. Официальные газетные обозреватели подводной кампании перестали кричать о скором окончании войны. Утверждения о полном поражении Англии в самом недалеком будущем—окончательно были оставлены. Германское правительство делало серьезную попытку успокоить общественное мнение новыми аргументами, но рассчитаными, как и раньше, на долготерпение и легковерие германского народа.

Сотрудник дружественной правительству газеты «Kölnische Zeitung» капитан фон-Кюльветтер, статьи которого отличались наибольшей убедительностью, писал, что меры, принятые Великобританией для борьбы с подводной опасностью, оказались менее действительными, чем предполагалось, а потому уничтожение британского и нейтрального тоннажа будет продолжаться теми же темпами, что и сейчас. Это, конечно, приведет к кризису, но ожидать этот кризис ранее декабря нельзя, так как урожай, собранный в Англии, даст ей возможность пережить переходное время осенних месяцев. «Но каков же будет характер декабрьского кризиса,—вопрошал Кюльветтер,—закончится ли он катастрофой для Антанты, раззорением и гибелью Великобритании?» На это Кюльветтер отвечал отрицательно.

Подобные предсказания годились бы в медовые месяцы подводной войны; последующие поучения для поддержания надежд Германии были иные. В декабре Великобритания окажется вынужденной использовать для военных нужд $2^1/_2$ миллиона тонн торгового судоходства, а в апреле придется взять еще полмиллиона тонн, и, таким образом, представляется невероятным, чтобы по истечении весенних месяцев она смогла продолжать военные действия.

Разница в предсказаниях, которыми сопровождалось объявление подводной войны, и теми, которые делались теперь, должна была, повидимому, пройти незамеченной. Если немцы не имели возможности решить, какие именно методы ведения войны погубили надежды Хольтцендорфа и его штаба, о которых так много и неосторожно говорилось и писалось в начале года, то руководители английской политики прекрасно разобрались в том, какие мероприятия помогли английскому народу пережить тяжелые весенние и летние месяцы. Система конвоев несомненно занимала среди них первое место. Она еще только начинала входить в силу, но тем не менее к концу сентября уже имелась возможность подвести соответствующие итоги и сделать реальные выводы на будущее.

К 30 сентября 1917 г. из портов Северной и Южной Америки и из Гибралтара прошло 83 конвоя, при чем из 1306 судов, составлявших эти конвои, 1288 дошли до места назначения благополучно. Восемь пароходов было потоплено по выходе из состава конвоя, десять при следовании в составе конвоя.

За тот же срок из Англии было отправлено 55 «выходящих» конвоев общей численностью 789 пароходов, из которых только два были потоплены. Таким образом, через опасную зону прошли 138 конвоев в числе 2095 судов. Потери составили лишь 20 пароходов [1]). Результат действия системы океанских, скандинавских, а также и, так называемых, «угольных» конвоев из пароходов, доставлявших уголь из Англии во Францию, сказался в сокращении ежемесячных потерь судоходства: в апреле [2]), мае и июне в среднем погибало 438 000 *m* британского тоннажа, в августе погибло 330 000, а в сентябре 196 000 *m*. В июне — в последнем месяце перед введением системы конвоев — германскими лодками было взорвано 173 британских и иностранных парохода водоизмещением в 500 *m* и выше. В сентябре же, когда новая система защиты торговли оформилась полностью, это число сократилось ровно вдвое.

Вполне естественно рождается вопрос, справедливо ли столь резкое падение цифры потерь объяснять исключительно результатом введения системы конвоев. На это можно ответить, что в уменьшении потерь главную роль несомненно сыграли конвои. Успехи наших наступательных противолодочных операций далеко не соответствовали уменьшению числа случаев потопления пароходов. В июле мы уничтожили шесть неприятельских лодок, в августе четыре, а в сентябре десять. В среднем за четверть года это составляло несколько более, чем полторы лодки в неделю. Подобные потери, хотя и достаточно тяжелые, без труда возмещались противником и не могли влиять на ход подводной кампании. В июле в Канале и Атлантическом океане оперировало сорок семь лодок, в августе сорок, а в сентябре пятьдесят три. Таким образом, немцы смогли в сентябре, т. е. как-раз в том месяце, когда их потери достигали максимума, увеличить число оперирующих лодок приблизительно на 8%.

Усиление нашей противолодочной активности, конечно, влияло на результаты оперативной деятельности той или иной германской «*U*», заставляя их больше думать о самозащите и быть осторожнее, но влияло незначительно и безусловно сыграло ничтожную роль в быстром падении цифры потерь тоннажа в сентябре.

Само собою разумеется, рассчитывать на систематическое уменьшение потерь в будущем не приходилось. Кривая потерь не шла все время вниз; в течение нескольких последующих месяцев

---

[1]) См. Приложение Б (Ia).

[2]) В апреле погибло 441 000 *m*, включая рыболовные суда.

она то падала, то снова подымалась. Но успехи океанских конвоев нельзя было измерять одними только голыми цифрами общих итогов потерь. В Средиземном море, где деятельность неприятельских лодок особенно давала себя знать, системы конвоев не существовало. Для полной оценки этой системы необходимо сосредочить внимание на тех районах, где она действовала в полной мере.

Не следует забывать, что установление системы конвоев для океанского судоходства последовало в результате опустошительной деятельности германских «*U*» в районах островов Тогу, Сцилли и Fastnet. Эти районы конвои миновать не могли и в них можно было отличить результаты действия конвоев от результатов действия других противолодочных мер. По сокращению потерь в этих районах можно было судить с достоверностью о действительности новой системы защиты судоходства. Ниже приведенные цифры потерь чрезвычайно показательны.

Месяцы	Атлантика.	Подходы к Fastnet	Подходы к Сцилли	Подходы к Ушану	Подходы к Кан. Св. Георгия	Английский Канал	Бискайский залив
Январь	6	5	19	38	11	19	26
Февраль . . .	1	30	31	19	25	45	15
Март	6	29	19	19	47	60	31
Апрель	12	54	38	15	11	45	12
Май	3	32	24	10	27	46	32
Июнь	6	25	34	16	6	35	24
Июль	11	19	17	20	1	26	10
Август	5	6	11	18	12	23	9
Сентябрь . . .	12	2	18	23	17	27	3

Итак, все возражения против системы конвоев отпадали: капитаны пароходов в большинстве случаев справлялись с задачей соблюдения места в строю и с зигзагированием, а опасения о «помещении слишком большого количества яиц в одну корзинку» *(putting too many eggs into one basket)* оказались неосновательными. Двадцать конвоев подверглись атакам подводных лодок, но ни разу не произошло тех катастрофических последствий, которые предсказывали противники конвоев. При удачной атаке число жертв в конвое сводилось обыкновенно к одному пароходу. Ни разу конвой не потерял больше двух пароходов. Несколько раз имели место случаи, когда охраняв-

шие конвой корабли, обнаружив лодку, устраивали на нее охоту и вынуждали вовсе отказаться от атаки. Опыт показывал, что группа судов, следующая в строю эскадренным ходом и зигзагирующая, сама по себе составляет угрозу для атакующей лодки. Единственный случай, по своим последствиям близкий к катастрофе, на который могли ссылаться противники конвоев,—нападение лодки на *ОВ-2*, когда этот конвой не был построен в походный порядок, вряд ли мог повториться после того, как место сбора пароходов перенесли из Ламлаш в Бункрана.

Указанный выше результат опыта и составлял первый секрет успеха системы конвоев — первое научное ее обоснование. Второй секрет был не менее важен, но, пожалуй, более удивителен: «корзинка» показала себя сильным оборонительным средством, сильнее, чем предполагалось, при чем оказалось, что найти эту «корзинку» противнику очень не легко. В течение длительных споров, предшествовавших введению системы конвоев, ее сторонники ссылались главным образом на защиту пароходов охранными кораблями и на групповое противолодочное маневрирование. Преимущество, которое давала система конвоев в отношении уклонения от встречи с лодками, оставалось во время этих споров в тени. Однако, именно это преимущество, а не какое-либо другое и сохранило большинство пароходов от гибели.

Конвой в составе двенадцати—двадцати судов покрывал собою меньшее водное пространство, чем такое же количество судов, следующих одиночным порядком. Любая неприятельская лодка имела гораздо меньше шансов обнаружить группу пароходов, чем один или несколько пароходов, идущих самостоятельно различными курсами и вышедших в различное время. Кроме того, конвой мог оказаться в сфере видимости одной лодки, в лучшем случае двух, в то время как двенадцать—двадцать пароходов, следующих самостоятельно различными путями, легко могли оказаться в районе операций нескольких лодок.

К преимуществу, которое давало сокращение числа объектов для атаки, следует добавить еще один плюс — возможность по радио менять курс группы, чтобы обойти район, сделавшийся особенно опасным.

Надо думать, что трудность отыскать конвой в море и бедность «дичью» тех районов, которые ею раньше кишели, заставила подводного противника в августе 1917 г. сосредоточить свое внимание на английских прибрежных путях и на экспортном судоходстве. Ответом с нашей стороны послужило установление системы конвоев для экспортного судоходства. В пятидесяти пяти конвоях, вышедших из Англии до 30 сентября 1917 г. атаке лодок подверглось только 10% состава пароходов.

Ценность системы конвоев как средства наступательного характера не требует доказательства.

Способствуя пароходам в уклонении от встречи с подводными лодками, она этим самым отвлекала охранные миноносцы и канонерские лодки от активных столкновений с германскими «*U*». Действия охранных кораблей достигали своей цели — они сохраняли пароходы от покушений подводного врага. Многие из них претендовали на уничтожение неприятельских лодок, однако, фактически не было ни одного случая, дающего возможность утверждать, что та или иная германская лодка погибла от нападения миноносцев или канонерских лодок, входивших в состав конвоя. Но, заставляя лодки искать жертвы под берегом, конвои этим самым сближали их с «охотничьими» отрядами и тем облегчали наши противолодочные наступательные действия.

К описываемому моменту система конвоев еще не получила полного развития. Судоходство в Средиземном море и торговое движение из Северной Америки в Гибралтар оставались вне сферы ее действия; даже в Северной Атлантике многие быстроходные пароходы продолжали плавать самостоятельно. Кроме того, пароходы оставались открытыми нападению лодок при следовании в порты формирования и после того, как конвои «рассыпались». Но кривая потерь перестала итти вверх. Правда, убыль тоннажа все еще сильно превышала поступления, но критические моменты весны и начала лета 1917 г. миновали навсегда. Успехов, могущих оказать решающее влияние на ход войны, германские лодки достигнуть уже не могли.

ГЛАВА IV.

Операции в Отечественных водах и развитие системы конвоев в октябре и ноябре 1917 года.

В войне на море осень 1917 г. составила переходное время. Казалось, что никогда еще с начала военных действий операции британских морских сил не носили более случайного и менее согласованного характера. Бросая беглый взгляд назад, они представляются лишь рядом неудач в виде неприятельских набегов, при которых противник ни разу не был перехвачен и ответа на которые не последовало, и наших наступательных действий, безрезультатных по сравнению с затраченными силами и средствами. При детальном же рассмотрении событий осени 1917 г. они вырисовываются в виде серии беспорядочных и скучных партизанских инцидентов между лодками и дозорными отрядами. Однако, подобное впечатление не соответствует истинному характеру войны этого периода, который может быть назван периодом «выжидания» и «созидания».

Войну на море надо рассматривать не только в свете событий данного момента, но и в свете ближайших перспектив. Только тогда, когда операции на море изучаются в соответствии с общим ходом военных действий на сухом пути, они появляются в должной последовательности.

С Краонским поражением французов весною 1917 г. исчезла надолго надежда на удачное общее наступление союзников против центральных держав. Тем не менее высшее союзное командование продолжало давить на противника на всех фронтах и 30 июля британская армия повела наступление на германские позиции у Ипра. Три недели спустя ее примеру последовала французская армия, начав наступление у Вердена. Пока французы и англичане атаковывали немецкие позиции, со всех остальных фронтов лился поток самых неутешительных известий.

Русская армия, как и вся страна, окончательно деморализованная, прекратила неохотно начатое наступление на юго-западном фронте и отступала в безнадежном беспорядке. Одиннадцатое по счету итальянское наступление на Изонцо разбилось о сопротивление противника. Британское наступление продолжалось, но лишь ради поддержки французов и итальянцев. Затем последовал ряд катастроф, чрезвычайно ухудшивших положение союзников.

В конце октября австро-германские армии атаковали итальянцев в Юлийских Альпах и отбросили их к реке Пиява. Пока продолжалось итальянское отступление, русское временное правительство пало, и в момент закрепления итальянцев на Пияве новое русское правительство подписало с центральными державами перемирие.

Перед лицом подобных несчастий Адмиралтейству оставалось одно — всемерно стараться уменьшать потери тоннажа, расширяя систему конвоев, и ожидать предстоящей в будущем году помощи Америки.

Это и проводилось с величайшей настойчивостью и постоянством. Мелкие неудачи и разочарования не влияли на ход и развитие всех тех мероприятий, которые медленно изменяли обстановку на море. Между тем по какой-то странной случайности крупнейшая созидательная работа описываемого периода оставалась в тени, а ярко выступали лишь события второстепенного характера. Заслуги высшего морского командования за это время заключаются в расширении новой системы защиты торговли, в том, что эта система была введена на всех торговых путях Атлантики и систематически совершенствовалась. Заслуга же наших морских сил заключалась в обеспечении благополучного прохода многих сотен конвоев и в развитии борьбы с подводными лодками, в результате которой так затруднились их операции.

Сущность указанных нами заслуг командования сводится к принятию правильных решений административного характера, а личного состава флота—к умению толково, смело и решительно применить на практике все свои познания в морском деле. Но правильные административные решения и «хорошая морская практика» («good seamanship»)—факторы, остающиеся в тени истории. На ее страницах выпукло выступают лишь результаты тех или иных решений и действий.

Мелкие неудачные операции, имевшие место осенью 1917 г., донесения о которых поступали в мельчайших подробностях, дают историку непосильно громоздкий материал, и вот почему так трудно нарисовать их истинную картину. Решение административного характера, сохранившее сотни тысяч тонн торгового судоходства и сыгравшее крупную роль в достижении окончательной победы на море, займет в историческом труде несколько строк, а описание мелкого боевого инцидента, закончившегося гибелью двух-трех миноносцев, потребует нескольких страниц. Если же гибель сопровождалась особо трагическими обстоятельствами или проявлением исключительной доблести личного состава, то ее описание, конечно, привлечет особое внимание читателя.

В дальнейшем читателю предоставляется в значительной степени самому судить, какие события надлежит ставить на первый план. Историк лишь указал на разницу между значе-

ниями второстепенной морской операции и административного решения, последствия которого повлияли на ход кампании. Если читатель, изучающий военные события, происходившие осенью 1917 г., будет это помнить, то он сам поймет, что многие операции, на первый взгляд случайные и иногда неудачные, тем не менее занимали законное место в плане кампании.

1. Операции в Северном море.

(Схема 14).

Начало октября ознаменовалось рядом успехов против германских подводных лодок. К концу сентября Адмиралтейство рассчитало, что между 1—10 октября значительное количество «*U*» будут проходить в Германию; чтобы перехватить возвращающегося противника, разработало соответствующую операцию. В основном план операции базировался на данных июльского опыта, когда значительные отряды наших лодок и миноносцев были высланы на пути следования германских «*U*» между Шетландскими и Гебридскими островами. В отличие от прошлой операции на этот раз высылались не только подводные лодки и миноносцы, но также и мелкие дозорные суда. По имеющимся сведениям, германские «*U*», войдя в Северное море, обычно шли на S и, прокладывая курс между меридианами 0° 30′ и 3° Ost, проходили между минными полями с Ost-ой стороны Доггер-банки и Outer Silver Pit. Путь их следования покрывал зону длиною в 315 миль, по форме напоминающую изломанную трубу, N-ый конец которой достигал ширины 85 миль, а S-ый—45 миль. Планом предусматривалось устройство в узкой части трубы подводной западни из сетей с минами и высылка на период с 1 по 10 октября дозорных противолодочных отрядов [1]).

Само собою разумеется, что подобная операция потребовала участия значительного числа кораблей. К северной оконечности зоны были высланы четыре подводные лодки из состава 10 и 11 флотилий; следующий сектор — водное пространство, ограниченное параллелями Ферт-оф-Морей и Ферт-оф-Форт — был поручен двум лидерам и четырнадцати миноносцам 13 флотилии и яхте *Shemara*. Сети с минами ставились у северного конца третьего сектора, ограниченного параллелями Ферт-оф-Форт и Flamborough Head. Наблюдение за сетями возлагалось на дозорный отряд в составе четырех миноносцев и шестнадцати траулеров. Кап. 1 р. Уарлей, руководивший постановкой сетей и действиями дозорного сетевого отряда, находился на яхте *Goissa*.

Южный конец «трубы», т. е. район, где путь следования германских лодок огибал минное заграждение Доггер-банки, был поручен коммодору Тирвиту. В его распоряжение и в распоряжение кап. 1 р. Уарлей главнокомандующий Гранд-Флитом

[1]) См. схему 14.

и командующий линейными крейсерами назначил 24 траулера, 42 сетевых дрифтера, 21 эскадренный миноносец, 1 лидер и 4 подводные лодки. Но для того, чтобы число находящихся

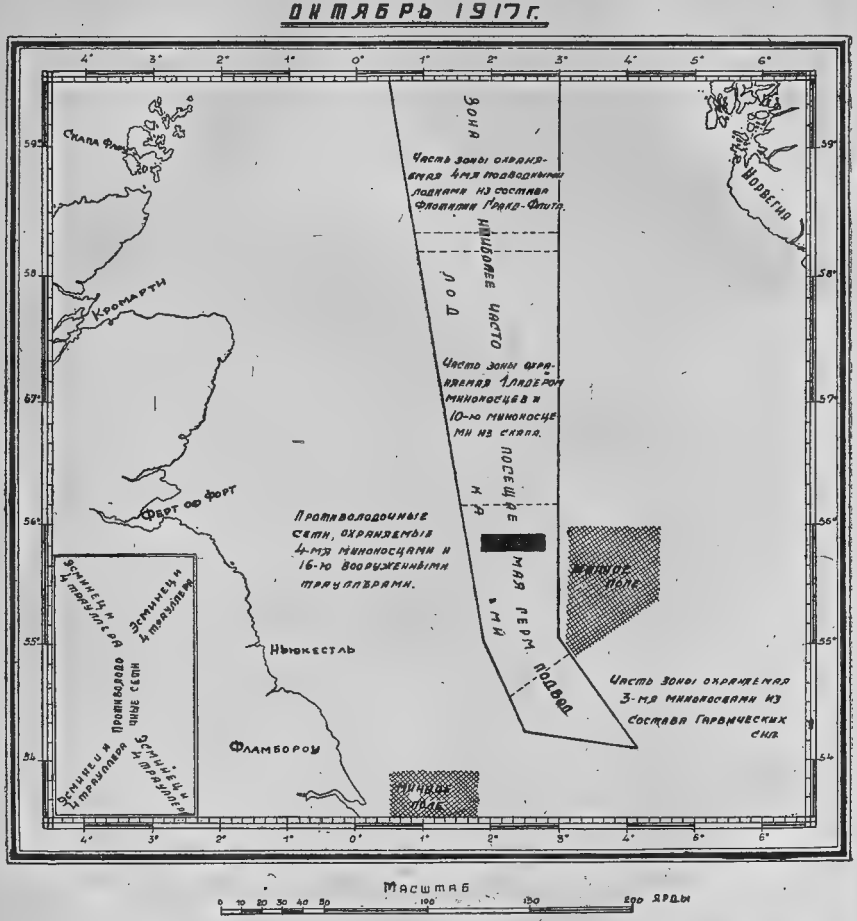


Схема 14. Операции против германских подводных лодок в Северном море. Октябрь 1917 г.

на позициях миноносцев оставалось во время операции неизменным, главнокомандующему пришлось выделить особый отряд, численность которого колебалась между 15 миноносцами (27 сентября) и 29 миноносцами (7 октября). Гарвичских миноносцев, пока шла операция, всегда находилось в море не менее восемнадцати.

Чтобы создать у противника впечатление, что за ним организована охота, и заставить лодки перед приближением к сетям погрузиться, дозорные отряды двух северных секторов прибыли на позиции до постановки сетей. 27 сентября наши лодки *G-3*, *G-4*, *G-7* и *G-11* заняли позиции у N-ой оконечности зоны, а лидер *Seymour* с десятью миноносцами вступили в дозор в секторе, ограниченном параллелями Ферт-оф-Морей и Ферт-оф-Форт. Но началась операция лишь несколько дней спустя.

1 октября в 6 ч. у. кап. 1 р. Уарлей на яхте *Goissa* с траулерами из Грантона подошел к месту постановки сетей. Здесь его встретили прибывшие накануне вечером для того, чтобы отогнать могущие оказаться поблизости германские «*U*», восемь миноносцев из Скапа-Флоу, а также лидер *Valentine* с пятью миноносцами, высланные к Хумберу для конвоирования отряда дрифтеров. Погода не благоприятствовала работе: барометр падал, стояла мгла и определить место для постановки сетей составляло задачу не легкую. Тем не менее до полудня удалось выставить 22 мили сетей. Западный конец сети оказался по близости от назначенной точки, а восточный слишком далеко к N-у, благодаря чему линия сетей не представляла собою прямую Ost—West, а шла в ONO-ом направлении. Как только работа по постановке сетей закончилась, Уарлей приказал дозорам занять назначенные им районы. В дальнейшем все свелось к распоряжениям из Скапа и Розайта по своевременной смене дозорных миноносцев и траулеров. Погода чрезвычайно препятствовала операции: за десять дней миноносцам центрального сектора трижды приходилось укрываться в портах. Дважды они прекращали дозор, вынужденные держаться носом против ветра и волны. Дрифтеры при сетях выдержали шторм и все время оставались в море. Под шум и свист ветра и дождя, захлестываемые каждой волной, шкиперы траулеров не отрывались от гидрофонов, стараясь уловить звуки с глубины.

Наши лодки в северном секторе и миноносцы, державшиеся к N-у и S-у от сетей, за все десять дней не обнаружили никаких признаков лодок. Не видели лодок и траулеры у сетей, но они временами слышали таинственные звуки и немедленно о них доносили. Впервые гидрофоны уловили какие-то звуки почти одновременно с постановкой сетей. С нескольких траулеров сообщили, что слышали шум девяти подводных взрывов. Шум объяснили взрывами мин, запутавшихся в сетях. Вечером траулеры вновь услышали несколько взрывов, а вперед смотрящие на *Valentine* видели две зеленые ракеты, взлетевшие над западным концом дозорной линии дрифтеров, хотя никто из наших кораблей ни ракетами, ни фалшфейерами не пользовался. На следующее утро гидрофоны уловили шум еще двух взрывов, но самые отчетливые и характерные звуки услышали 3 октября. В половине одиннадцатого утра на траулере *William Tennant* дежурный у гидрофона уловил звуки проходящей под трауле-

рами подводной лодки. Затем послышался шум взрыва, после которого под водой все стихло. Те же звуки и в той же последовательности слышали на траулерах *Oyama* и *Chieftain*. Днем с траулера *Swallow*, находившегося у западного конца сетей, ясно услышали характерный шум работающих электромоторов. На траулере не сомневались, что лодка под ним, и командир приказал сбросить противолодочную бомбу. Погода продолжала быть свежей; каждую минуту налетали дождевые шквалы, траулеры заливало. При таких условиях шум моря обычно поглощал все остальные звуки в гидрофоне и, если, несмотря на это, все-таки удалось различить отчетливый шум моторов, лодка несомненно проходила очень близко от траулера, а, следовательно, и от сетей. Однако, ей, повидимому, удалось миновать препятствие благополучно. Утром наша радиопеленгаторная станция обнаружила германскую лодку по северную сторону сетей, идущую в N-ом направлении.

В течение следующих шести суток все наши дозоры оставались на своих местах, но безрезультатно. Штормовая погода продолжалась беспрерывно, а к 4 октября ветер достиг такой силы, что дозорные миноносцы центрального сектора были вынуждены на несколько часов укрыться в Абердине и Петерхеде. В 2 часа ночи 5 октября они вернулись, но к 10 ч. вечера шторм достиг силы урагана и старший из командиров приказал миноносцам прекратить дозор и лечь курсом на Оркнейские острова против шторма, чтобы править в разрез волны. Миноносцы и траулеры у сетей остались на местах, удерживаясь в течение всего дня носом к ветру и волне. О выполнении разработанного Адмиралтейством плана охоты за лодками не могло быть и речи. 6 октября произошла смена миноносцев у сети; погода несколько стихла, но тем не менее было настолько свежо, что присланные кап. 1 р. Уарлею бумаги пришлось переправить ему по волне на конце в запаянной цилиндрической коробке. Гидрофоны даже и не выставлялись за борт.

7 октября сменились миноносцы в центральном секторе, а к сетям пришел крейсер *Champion* с приказанием Уарлею сдать командование старшему из командиров миноносцев и вернуться в Розайт. На следующий день погода несколько улучшилась, но возобновить пользование гидрофонами удалось лишь 9 октября. В 8 ч. 15 м. миноносец *Tancred*, находясь в 90 милях к N-у от линии сетей, подвергся атаке неприятельской лодки, о чем и сообщил немедленно на флагманский миноносец дозорной сетевой группы. Но раньше, чем лодка приблизилась к сети, траулер *Sir John French* обнаружил и атаковал вторую лодку, которую через несколько минут атаковал траулер *Swallow*, державшийся у юго-западного конца сети. Около 9 ч. в. на *Swallow* услышали в гидрофоне отчетливые звуки электромотора и бросили противолодочную бомбу. На этом и закончилась вся операция. Сети очень сильно пострадали от

непогоды и не представляли уже более опасности для противника, в виду чего 10 октября из Адмиралтейства последовало приказание всем миноносцам и траулерам разойтись по портам базирования.

13 октября от заместителя кап. 1 р. Уарлея поступило донесение, что от сетей осталась лишь масса перепутанной проволоки с минами, подъем которой связан с чрезвычайно большим риском. Впоследствии выяснилось, что сети и траулеры свою службу все-таки сослужили. В ноябре разведочный отдел Адмиралтейства сообщил, что в «районе выставленной западни» погибло три неприятельских лодки. Опубликованный позже немцами список потерь подтвердил сведения разведки.

В момент прекращения шума работающих электромоторов, когда всякие звуки под водою исчезли, нашли свою гибель неприятельские лодки *U-50*, *U-66* и *U-106*.

2. Скандинавский конвой и система конвоев в октябре 1917 г.

(Схемы 15, 16, 17, 18 и 19).

Результат описанной выше операции не замедлил сказаться в изменении движения герм. лодок. Уже через несколько дней по ее окончании Адмиралтейство получило сведения, что большие «*U*», выходя в крейсерство и возвращаясь обратно, следуют через Каттегат. Однако, причиной такой перемены могла послужить не только гибель трех указанных лодок. По поступившим в Уайтхолл вполне достоверным сведениям, заграждения в Гельголандской бухте причиняли немцам не малое беспокойство. Эти сведения заставляли думать, что немцы производят систематические тральные операции под прикрытием отрядов линейных сил.

В то время, как в Северном море продолжалась наша противолодочная операция, адм. Джеллико разработал план заградительных операций у германского побережья и в устьях германских рек, предполагая выполнить ее, пока эскадры неприятельских дредноутов находятся в Балтике. Отправленный на отзыв главнокомандующего Гранд-Флитом план принципиальных возражений не встретил. Адм. Битти изменил лишь несколько его детали. Одновременно Битти решил выполнить предварительную операцию, организовав на германские тральщики, работающие в Гельголандской бухте, набег силами четырех легких крейсеров и лидера с двенадцатью эскадренными миноносцами. Но в последнюю минуту из Лондона последовало приказание отменить назначенную операцию и поднять пары на всех легких крейсерах и двенадцати миноносцах. Адмиралтейство получило сведения, в корне меняющие обстановку, и главнокомандующему было приказано перехватить какие-то вышедшие в море неприя-

тельские силы. Намерения противника были совершенно неизвестны и Битти предписывалось установить наблюдение по всему пространству Северного моря (схема 15).

Высланные силы были многочисленны и район, который они могли осветить, достаточно велик. 6 эскадра легких крейсеров (Розайт) с шестью миноносцами получила приказание 16 октября подойти к 6 ч. у. к плавучему маяку Bovbierg и занять линию дозора, идущую на SW от датского берега через внешний конец протраленного прохода у Horns Reef, а 4 эскадра легких крейсеров (Скапа-Флоу) с пятью миноносцами к 4 ч. у. 16 октября подойти к маяку Jaederens и вступить в дозор на линии, соединяющей этот мыс с Hanstholm. 3-ей эскадре легких крейсеров (Скапа-Флоу), 1-ой (Розайт) и 2-ой (Розайт) с шестью миноносцами при каждой, предписывалось к полудню 16 октября вступить в дозор в центральной части Северного моря.

Получив затем телеграмму, что в течение 16 октября немцы, вероятно, произведут разведку цеппелинами, Битти приказал *Furious*'у, крейсеру, переделанному в авианосец, произвести поиск по 56 параллели до меридиана 4° Ost и с наступлением темноты вернуться обратно. Эскадры из Скапа заняли назначенные районы в указанное время, сосредоточение же розайтских эскадр прошло не столь гладко.

В момент получения последних приказаний главнокомандующего, отменяющих утренние распоряжения, крейсера и миноносцы в Розайте готовились сняться с якоря и некоторые из них уже вышли в море. О происшедшей перемене узнали не все, в результате чего 1 эскадра легких крейсеров вступила 16 октября в дозор, не имея при себе миноносцев. 6 эскадра легких крейсеров подошла к маяку Bovbierg без крейсера *Caradoc*, с которым ночью была потеряна связь, и в сопровождении лишь двух миноносцев — *Telemachus* и *Umpire* [1]).

Авианосец *Furious* с миноносцами *Onslow*, *Oriana*, *Penn* и *Tower* вышел в море в 5 ч. у. 16 октября и возложенную на него задачу выполнил в точности. 2 эскадра легких крейсеров прибыла в свой район в сопровождении назначенных ей миноносцев.

---

[1]) Согласно первоначального распоряжения с 6 эскадрой легких крейсеров должен был итти лидер *Valentine* с двенадцатью миноносцами. Приказание выделить *Valentine* с четырьмя миноносцами в распоряжение 1 эскадры легких крейсеров пришло в настолько искаженном виде, что выполнить его оказалось невозможным.

Ниже указано движение миноносцев, вышедших в море с 6 эскадрой легких крейсеров: *Valentine* ночью поддерживал связь с кр. *Caradoc* и 17 октября совместно с миноносцем *Paladin* вернулся в базу. Миноносцы *Nerissa*, *Vimiera*, *Pylades* и *Osiris*, потеряв связь с 6 эскадрой ночью 16 октября, вошли в связь с крейсером *Cardiff* 17 октября и в ту же ночь вернулись в базу. Миноносцы *Telemachus* и *Umpire* оставались при 6 эскадре все время. 1 эскадра до 6 ч. у. 17 октября не имела при себе миноносцев вовсе. Затем к ней присоединились миноносцы *Gabriel*, *Petard*, *Norseman* и *Urchin*.

По счастью все эти недоразумения значения не имели; за 16 октября наши радиопеленгаторные станции не обнаружили никаких признаков движения неприятельского флота и высланные

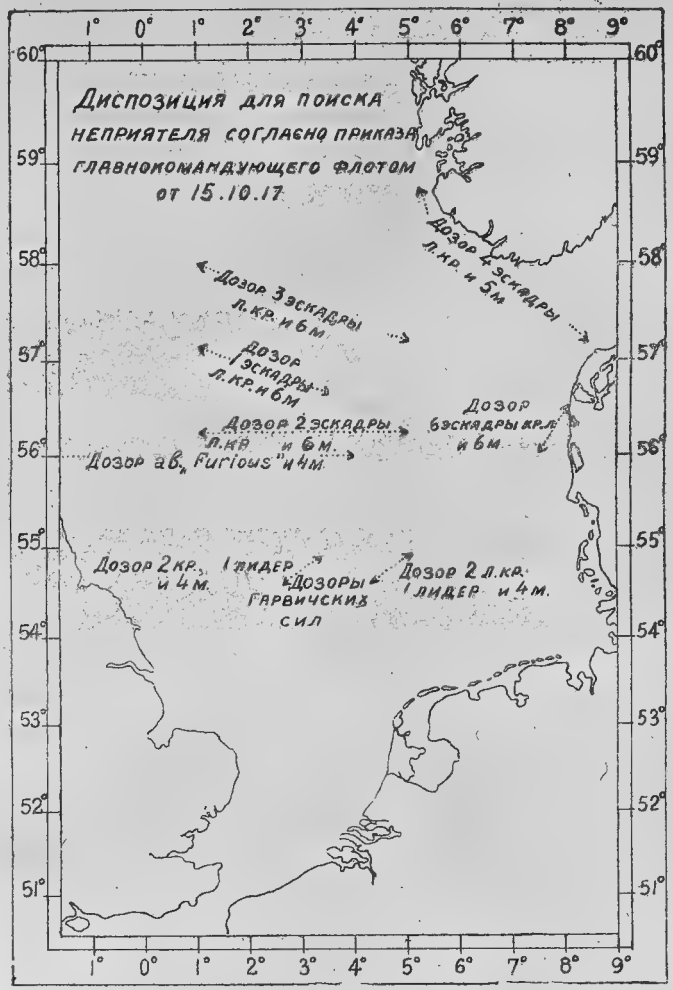


Схема 15.

крейсера никого не видели. Обеспокоенный отсутствием каких-либо сведений о противнике главнокомандующий днем 16 октября решил усилить находящиеся в море эскадры. В 5 ч. дня последовало приказание крейсерам *Courageous* и *Glorious* с четырьмя миноносцами 13 флотилии присоединиться к 2 эскадре легких

крейсеров, *Furious*'у остаться в море, а затем присоединиться к 2 эскадре. В тот же день поздно вечером Адмиралтейство решило усилить наблюдение за подходами к Тайну и Хумберу и приказало Тирвиту распределить находившиеся в его распоряжении силы—7 легких крейсеров, 3 лидера и 12 миноносцев—по трем дозорным линиям, пересекающим параллель 56° 15′, в NO-ом и SW-ом направлениях. В результате в море оказалось 3 крейсера, 27 легких крейсеров и 54 миноносца, занятых поисками неприятеля, силы которого, насколько мы знали, состояли из одного заградителя и нескольких миноносцев. Столь удивительная обстановка могла, конечно, создаться лишь под влиянием полной неизвестности о намерениях и движениях противника[1]).

Адмиралтейство не ошибалось, ожидая серьезного неприятельского выступления, но оно было введено в заблуждение относительно его характера. В Уайтхолле считали мало вероятным, чтобы немцы решились на какую-нибудь операцию далеко на севере, и отмены выхода скандинавского конвоя не последовало.

---

[1])

1 эскадра легких крейсеров.	2 эскадра легких крейсеров.	3 эскадра легких крейсеров.	4 эскадра легких крейсеров.
Кр. *Caledon*	Кр. *Birmingham*	Кр. *Chatham*	Кр. *Calliope*
» *Galatea*	» *Southampton*	» *Yarmouth*	» *Caroline*
» *Phaeton*	» *Melbourne*	» *Birkenhead*	» *Comus*
» *Inconstant*	Мин. *Parker*	» *Chester*	» *Constance*
» *Royalist*	» *Rigorous*	Мин. *Menace*	Мин. *Opportune*
Мин. *Gabriel*	» *Rocket*	» *Noble*	» *Orford*
» *Norseman*	» *Rowena*	» *Medina*	» *Partridge*
» *Petard*	» *Sabrina*	» *Nonpareil*	» *Peyton*
» *Urchin.*	» *Trenchant.*	» *Offa*	» *Relentless.*
		» *Patriot.*	

6 эскадра легких крейсеров.		1 крейсерская эскадра.	1 крейсерская эскадра.
Кр. *Cardiff*	Мин. *Pylades*	Кр. *Courageous*	Авиан. *Furious*
» *Ceres*	» *Rival*	» *Glorious*	Мин. *Onslow*
» *Calypso*	» *Telemachus*	Мин. *Nepean*	» *Oriana*
» *Caradoc*	» *Tristram*	» *Nereus*	» *Penn*
» *Cassandra*	» *Umpire*	» *Pigeon*	» *Tower.*
Мин. *Nerissa*	» *Vanoc*	» *Vanquisher.*	
» *Osiris*	» *Vimiera.*		
» *Patrician*			

Гарвичские силы:

Отряд A.	Отряд B.	Отряд C.
Легк. кр. *Centaur*	Легк. кр. *Undaunted*	Легк. кр. *Canterbury*
» » *Carysfort*	*Cleopatra*	*Aurora*
» » *Concord*	Мин. *Valkyrie*	Мин. *Lighfoot*
Мин. *Nimrod*	» *Tempest*	» *Retriever*
» *Taurus*	» *Sceptre*	» *Tetrarch*
» *Ulleswater*	» *Minion*	» *Stork*
» *Truculent*	» *Werman.*	» *Sybille.*
» *Starfish.*		

Охранную службу при конвоях между Шетландскими островами и Норвегией несли восемь миноносцев из состава Гранд-Флита [1]).

Миноносцы базировались на Лервик. 16 октября в дежурстве находились *Mary Rose* и *Strongbow*. Совместно с вооруженными траулерами *Elise* и *P. Fannon*, они в составе «восточного» конвоя вышли накануне из Лервика. Около полудня 16 октября миноносцы разошлись: *Mary Rose* пошел вперед, чтобы собрать в Marsten пароходы, следующие на запад, а *Strongbow* повел пароходы, идущие на восток, с тем, чтобы после расхождения их по портам назначения, соединиться с *Mary Rose* в море.

Командир последнего кап.-лейт. Фокс вышел из Marsten 16 октября после полдня. Конвой состоял из 12 пароходов и распоряжался им специально назначенный офицер. Строи конвоя оставляли желать лучшего. Днем *Mary Rose*, повидимому, оказался впереди конвоя. Когда после наступления темноты *Strongbow* присоединился к конвою, вступить в связь с *Mary Rose* ему не удалось. Повторные вызовы *Strongbow* остались без ответа, и он занял место где-то на левой раковине конвоя.

Ночь прошла без инцидентов. В 6 ч. у. 17 октября, т. е. через полчаса после рассвета, *Mary Rose* находился в шести милях впереди конвоя, *Strongbow* держался на своем месте. Дул свежий SW, разводивший порядочную волну, луна всходила только под утро, но воздух был прозрачный и видимость хорошая. Ни тот, ни другой командир не знали, что наши крейсерские силы в море и что уже два дня тому назад по всему Северному морю прозвучал сигнал тревоги.

В 6 ч. у. 17 октября конвой находился в 70 милях на Ost от Лервика. Через несколько минут вперед смотрящие на *Strongbow* обнаружили с левой стороны два подозрительных корабля. На опознательные сигналы ответа не последовало и вахтенный начальник, не сомневаясь более, с кем произошла встреча, вызвал на мостик командира.

Заградительная операция противника, которую Адмиралтейство последние два дня старалось как-нибудь разгадать, оказалась весьма хитроумным предприятием. Признаки «шевеления» немцев, обнаруженные 15 октября, вызывались предстоящим выходом крейсеров-заградителей *Брюммера* и *Бремзе*. Днем 15 октября они снялись с якоря и полным ходом пошли на N, избегая всего, что могло обнаружить их присутствие в море.

Немцы решили использовать большой ход и прекрасные мореходные качества этих кораблей и послали их разгромить скандинавский конвой. Корабли, замеченные с *Strongbow*, и были *Брюммер* и *Бремзе* [2]).

---

[1]) *Marmion*, *Sarpedon*, *Mary Rose*, *Obedient*, *Strongbow*, *Tirade*, *Marvel*, *Morning Star*. Матка миноносцев *Brilliant*. На *Leander* держал брейд-вымпел старший из командиров.

[2]) Водоизмещение 3800 *m*. IV — 5,9", II — 22-фунт. зенитных пушки. Ход 34 узла.

Когда после третьего опознательного последовал явно неверный ответ, кап.-лейт. Брук, не теряя ни минуты, включил колокол боевой тревоги, но раньше, чем люди успели выбежать к орудиям и торпедным аппаратам, палуба *Strongbow* покрылась телами убитых и раненых. Первые залпы немцев пробили главный паропровод; миноносец чут ли не мгновенно лишился хода. Многие из машинной команды оказались заживо сваренными, меткий огонь противника заливал палубу убийственным огнем. Тяжело раненый командир запретил кому бы то ни было спасаться раньше, чем он окончательно не убедится в том, что все секретные книги и документы уничтожены.

Только тогда, когда не оставалось никаких сомнений, что с обреченного миноносца неприятель ничего для себя полезного не получит, кап.-лейт. Брук разрешил немногим из оставшихся в живых спасаться. Вряд ли он думал, что среди спасенных окажется и он. Команда решила или спасти командира, или дать ему возможность умереть среди своих. Его снесли с мостика и уложили на плот Карлея, на котором он, обливаемый ледяной водой, пролежал очень долго. *Strongbow* был оставлен командой в 7 ч. 30 м. у. после того, как немцы сделали три отдельных атаки на него. Тем временем командир *Mary Rose*, услышав за кормой выстрелы, повернул и пошел на них. Ворочая, он думал, что конвой подвергся нападению подводной лодки, но через несколько минут увидел немецкие крейсера и сразу понял, в чем дело. Он имел время расставить команду по боевым постам, но его эсминец не был в состоянии начать бой. При существовавшем тогда устройстве было почти невозможно вести одновременно артиллерийский и торпедный бой; к тому же артиллеристам *Mary Rose* пришлось бы вступить в бой в безнадежных условиях, так как приборы, определяющие дальность и отклонения, не действовали. Не колеблясь ни минуты, кап.-лейт. Фокс дал самый полный ход и понесся на противника. С 30—35 каб. комендоры *Mary Rose* открыли огонь. Спасенные впоследствии утверждали, что миноносец дрался с тремя крейсерами, но что один из них сосредоточил свой огонь по пароходам конвоя. Одно время казалось, что командиру *Mary Rose* удастся отстоять конвой. Миноносец быстро сближался с противником, стрельба которого велась очень беспорядочно и попаданий в *Mary Rose* не было. Но когда, подойдя на 10 каб., командир положил руля, то в момент поворота миноносец получил накрытие и *Mary Rose* пришел конец.

В 7 ч. последовала команда командира: «спасайся кто может». Мичману Фриман с несколькими матросами удалось отойти от тонущего *Mary Rose* на плоту Карлея и затем перебраться на переполненную спасательную шлюпку с одного из пароходов. Кап.-лейт. Фокса видели в последний раз плававшим в ледяной воде за несколько минут до того, как миноносец пошел на

Схема 16. Нападение на скандинавский конвой 16—18 октября. Расположение сил от полуночи до 5 часов.

Схема 17. Нападение на скандинавский конвой 16—18 октября. Расположение сил от 6 ч до 12 ч.

Схема 18. Нападение на скандинавский конвой 16—18 октября. Расположение сил от 12 ч. до 18 ч.

Схема 19. Нападение на скандинавский конвой 16—18 октября. Расположение сил от 18 ч. до полуночи.

дно. Большинство конвоя разделило участь охранявших его кораблей. Капитану траулера *Elise* удалось выбраться из сферы огня и он при первой возможности подошел к месту катастрофы, подняв из воды несколько человек, в том числе командира *Strongbow*. Мичман и матросы с *Mary Rose* добрались до берега Норвегии, где их очень гостеприимно приняли смотрители маяков и оказали всемерную помощь. Второй траулер и три английских парохода тоже избежали потопления, но остальные девять пароходов были уничтожены. Немцы проявили исключительную жестокость. Нейтральным экипажам не было дано времени спустить шлюпки, снаряды засыпали пароходы как-будто они были не беззащитными «купцами», а неприятельскими военными кораблями. По букве закона, всякое нейтральное судно, следующее в составе вражеского конвоя, иначе говоря, ставшее под защиту неприятельских пушек, рассматривается как враг и обречено на уничтожение, но существуют неписанные законы моря, и эти законы говорят, что в подобных случаях надо сделать все, чтобы по возможности сохранить человеческие жизни. При уничтожении миноносцев немцы стреляли даже по плоту со спасающимися с *Strongbow* [1]).

Командиры погибших миноносцев не успели сделать радио о нападении немцев и Адмиралтейство до полдня 17 октября оставалось без всяких сведений о противнике, выход которого обнаружился 15 октября утром. Сведения, полученные от наших дозорных отрядов, находившихся у протраленных проходов, заставляли сомневаться, вышел ли вообще немецкий заградитель в море, и в Лондоне стали склоняться к мысли о том, не выслали ли немцы отряд крейсеров для набега на северный торговый путь. Поэтому Адмиралтейство распорядилось задержать выход очередного конвоя из Лервика. Главнокомандующий Гранд-Флитом немедленно запросил причину этого распоряжения и разъяснений, касается ли оно в одинаковой степени «восточных» и «западных» конвоев. Пока он ожидал ответа, выяснилась истинная картина событий. Около 3 ч. 30 м. д. вышедшие из Лервика с «восточным» конвоем миноносцы *Marmion* и *Obedient* встретились с траулером *Elise*, командир которого доложил командиру *Marmion* о случившемся. Лейтенант Лайон немедленно сделал соответствующее радио начальнику своего отряда, а последний главнокомандующему. Адм. Битти получил радио между 4 и 5 часами дня. Немцы покончили с конвоем почти восемь часов тому назад, но тем не менее надежда их перехватить еще не окончательно пропала. Считая, что они повернули обратно в 8 ч. у. и следуют 20-узловым ходом, можно было рассчитывать, что 18 октября в 2 ч. дня они подойдут ко входу в протра-

[1]) Следствие по делу гибели *Strongbow* с совершенной достоверностью установило факт стрельбы по плоту и моторной шлюпке со спасенными с этого миноносца.

ленный канал у Horn Reefs. Если же ход их меньше, что представлялось вполне вероятным, то наши крейсера встретятся с ними с рассветом.

Первое, что требовалось сделать,— это изменить диспозицию крейсерских отрядов. Расположение наших дозоров, занявших места согласно приказа от 15 октября, было таково, что между 4 и 6 эскадрами легких крейсеров и между 3, 1 и 2 оставались не освещенные пространства, чем и воспользовались вышедшие в набег неприятельские крейсера. Поэтому 4 эскадре легких крейсеров было приказано занять дозор по линии, проходящей на 20 миль к S от огня Ryvingen,а 3, 1 и 2 эскадрам легких крейсеров и *Courageous* с *Glorious*—по линии, проходящей на SW от Hanstholm, т. е. пересекающей вероятный путь возвращения немцев. 6 эскадру легких крейсеров адм. Битти временно оставил на месте, так как она уже, согласно его прежним приказам, занимала хорошую позицию, позволявшую отрезать путь возвращающимся герм. крейсерам. Все эти распоряжения последовали в 6 ч. 15 м. в. 17 октября с приказанием занять указанные места в 5 ч. 30 м. у. 18 октября. Позднее 6 эскадре легких крейсеров было сделано радио продолжить новую дозорную линию от ее NO-го конца, если к моменту получения приказания эскадра будет находиться к N от 56 параллели, и от SW-го конца, если она окажется к S от этой параллели.

Распоряжения главнокомандующего, полученные на крейсерах ночью, запоздали. Противник успел избегнуть готовящейся западни. 18 октября в 5 ч. у. радиопеленгаторная станция обнаружила возвращающиеся немецкие заградители у Lyngvig, и крейсера были отозваны.

Когда в Адмиралтейство впервые поступило предложение установить для скандинавского судоходства систему конвоев, оно запросило мнения начальников дозорных отрядов обороны восточного побережья. Все отвечали положительно, но многие указывали, что противник от своих консулов и капитанов нейтральных пароходов очень скоро узнает об организации конвоев и обязательно организует на них нападение. А один из запрошенных адмиралов писал, что рано или поздно, но безусловно придется принимать меры для охраны конвоя от нападения значительных надводных сил немцев. Но плавание конвоев проходило гладко и спокойно, опасения постепенно стали забываться и, наконец, о них совершенно позабыли. В инструкциях командирам конвоирующих миноносцев не упоминалось ни слова о возможности встречи с надводными кораблями противника, почему командиры никогда даже и не обсуждали друг с другом этой темы. Два миноносца не много могли сделать, защищая группу невооруженных пароходов от нападения двух сильных крейсеров, но так как подобный случай предварительно

даже никогда не обсуждался личным составом миноносцев, то в боевом столкновении они сделают еще меньше.

Набег *Брюммера* и *Бремзе* выяснил, что помешать противнику напасть на скандинавский конвой составляло задачу исключительной трудности. Теоретически нельзя представить себе положения более тяжелого, чем то, в которое попали немецкие корабли утром 17 октября, когда им предстояло покрыть 500 миль водного пространства, усеянного 80 британскими дозорными судами. Но если даже при столь исключительно неблагоприятных обстоятельствах противник тем не менее смог беспрепятственно нанести удар и без всякого возмездия вернуться обратно, то вряд ли какие-нибудь меры с нашей стороны могли предупредить или обезвредить неприятельский набег.

Блестящий успех операции, повидимому, не удовлетворял ее руководителей. Достигнуть поставленной цели — запугать скандинавских капитанов, несмотря на всю стремительность и свирепость действий,— не удалось.

19 октября, т. е. после того, как в нейтральных государствах стало известно о результатах набега, очередной «западный» конвой из Норвегии и «восточный» из Лервика вышли с опозданием против расписания лишь на сутки. Затем конвои опять стали ходить с точностью почтово-пассажирских пароходов, поддерживавших в мирное время сообщение Англии с континентом.

Через день после набега Адмиралтейство предупредило главнокомандующего Гранд-Флитом о возможности повторения нападения и просило его обсудить вопрос о мерах более действительной защиты скандинавского конвоя. Адм. Битти отвечал, что единственной вполне действительной мерой будет постоянное присутствие в море эскадры легких крейсеров, но выполнить этого он не в состоянии. Максимум, что позволяет численность находящихся в его распоряжении сил, сводится к установлению постоянного дозора из двух подводных лодок у маяка Bovbierg для наблюдения за тем протраленным проходом, из которого можно ожидать выхода неприятельских крейсеров, и к высылке, по мере возможности, эскадры легких крейсеров в дозор к югу от линии Лервик — Берген.

Эти меры не обеспечивали безопасности прибрежного пути между Лервиком и Иммингамом, которым пароходы пользовались, следуя в порт формирования конвоя. Главнокомандующий находил, что этот путь можно будет считать в безопасности лишь при условии постоянного присутствия дозорной крейсерской эскадры между устьем Хумбера и островами Фарн. Путь к северу от этих островов не вызывал опасений адм. Битти; представлялось невероятным, чтобы противник рискнул выслать легкие силы в набег к Розайту.

Затруднения, связанные с необходимостью поддерживать численность уже существующих на севере крейсерских дозоров, лишали главнокомандующего возможности выделить легкие край-

сера для установления дозора на линии Хумбер — острова Фарн. Адмиралтейство согласилось с представлениями адм. Битти, но считало, что уязвимость скандинавских конвоев уменьшится, если они будут ходить реже. Главный командир станции Оркнейских и Шетландских островов, в ведении которого они находились, сообщил о возможности организовать выход конвоев через три дня в четвертый, при условии, что бо́льшая часть охраны судов будет выходить не из Иммингама, а из Тайна и притом если будет добавлено восемь траулеров для охраны пароходов на пути между Тайном и Хумбером. Но более редкие выходы конвоев неизбежно связывались с увеличением их численности, и главный командир просил дать ему девять миноносцев типа «*M*». Просьба со стороны Адмиралтейства возражений не встретила.

Главнокомандующий Гранд-Флитом не очень надеялся на меры предосторожности и выпустил новую инструкцию командирам конвойных миноносцев. Инструкции преследовали цель предупредить повторение печальных событий, которыми сопровождались действия командиров *Mary Rose* и *Strongbow*, бросившихся на подавляющие силы неприятеля. Командирам напоминалось, что тактика, пригодная для отражения атаки подводной лодки, не годится при отражении нападения на конвой надводных кораблей.

В последнем случае миноносцам надлежало прежде всего сделать радио о появлении неприятельских кораблей, приказав пароходам «рассыпаться» и по возможности отвлечь внимание противника от конвоя. «Миноносцы же»,—говорилось в инструкции,— делая все возможное, чтобы нанести противнику урон, не должны бросаться в атаку на превосходные неприятельские силы. Они обязаны использовать свой ход и держаться на безопасном расстоянии; «рассыпанный» конвой все равно защитить нельзя и не следует рисковать бесцельно».

Германский флот насчитывал в своем составе не мало легких крейсеров, могущих проскочить в Атлантический океан, а потому Адмиралтейство не могло не считаться с необходимостью охраны океанских конвоев от возможных покушений неприятельских надводных кораблей. В результате было решено в случае надобности использовать те четыре—пять крейсеров, которые в ожидании конвоев обычно стояли в Ливерпуле, Глазго и Плимуте, и впредь держать их в 24-часовой готовности. Кроме того, последовала еще одна мера предосторожности — в штаб главнокомандующего Гранд-Флитом ежедневно сообщались место и порты назначения всех конвоев, находившихся к Ost от долготы 25° W. Этот меридиан считался границей района, в котором прорвавшийся неприятельский крейсер может нанести удар. Описанные выше меры предосторожности для защиты конвоев являлись тем более необходимыми и своевременными, что система конвоев уже развернулась широко. Каждые шестнадцать

дней восемнадцать «приходящих» конвоев встречались миноносцами, выводившими такое же количество «уходящих» конвоев. За месяц в порты Соединенного Королевства приводилось и выводилось от четырехсот до пятисот пароходов.

Порт назначения	«Приходящие» конвои		Ход	«Выходящие» конвои		Ход
	Откуда	Какое побережье		Порт назначения	Откуда	
1 HH	Из: Рейда Гамптон	Восточн.	8 узл.	встречн. охраной конвоя из 10 Q	Из: Куинстоуна	10 узл.
1 HH	» »	Западн.	8 »	» » 10 B	Ламлаша	8 »
1 HS	Сиднея	Восточн.	8 »	» » 10 Q	Куинстоуна	10 »
1 HS	»	Западн.	8 »	» » 10 B	Ламлаша	8 »
2 HN	Нью-Йорка	Восточн.	9½ »	» » 20 D	Девонпорта	10 »
2 HN	» »	Западн.	9½ »	» » 20 B	Ламлаша	10 »
2 HX	Галифакса	Западн.	12½ »	встреч. охраной из	Бункрана	
2 HD	Дакара	Восточн. и западн.	8 »	встречн. охраной конвоя из 20 Q	Куинстоуна	10 »
2 HL	Сиерра-Леоне	» »	10 »	» » 20 D	Девонпорта	10 »
2 HG	Гибралтара	Восточн.	7 »	» » 20 F	Фальмута	7 »
2 HG	»	Западн.	7 »	» » 20 M	Мильфорда	7 »
				20 M [1]	»	7 »

Пока еще новая система защиты судоходства действовала только на атлантических торговых путях, хотя уже давно состоялось решение о частичном ее применении в Средиземном море. Несколько месяцев тому назад, когда вновь назначенный в Средиземное море главнокомандующий британскими морскими силами адм. Кольтхорп выехал на Мальту, он получил из министерства судоходства те основные данные о торговом движении на Средиземном море, без тщательного анализа которых нельзя было вообще решать вопроса об установлении какой бы то ни было системы конвоев. Увеличивающийся в Италии недостаток угля и необходимость соблюдения повсюду экономии в тоннаже придавали этому вопросу чрезвычайно важное значение.

Все торговое движение с Дальнего Востока уже с 1917 года шло вокруг мыса Доброй Надежды, что, конечно, очень удлиняло

[1]) Охранные корабли возвращались в базу, не ожидая прибытия «приходящего» конвоя.

путь, а Италия требовала ежемесячно 800 000 *m* угля. Министерство судоходства подсчитало, что если дальневосточное судоходство вновь направить через Суэцкий канал и Средиземное море, то с торговых путей Северной Атлантики удастся снять около 40 пароходов. Кроме того, уголь для Египта можно будет возить на пароходах, идущих порожняком в Индию и на Дальний Восток, а тихоходные угольщики, работающие на линии Англия—Египет, использовать для доставки угля в Италию.

Но достижения этой экономии неразрывно связывались с вопросом охраны судоходства. Если с возвращением на путь Суэц—Средиземное море дальневосточное судоходство попадает в более опасное положение, то экономия очень быстро обратится в убытки. Статистика показывала, что около 98% пароходов, плававших здесь в составе конвоев, доходят до места вполне благополучно, а, следовательно, только при конвоировании дальневосточного судоходства смогут оправдаться подсчеты министерства. Однако, союзное командование в Средиземном море не считало возможным выделить из состава своих эскадр и отрядов необходимые для конвойной службы корабли, а приступить к составлению реального плана конвойной службы Адмиралтейство смогло лишь с прибытием в Гибралтар американских подкреплений [1]).

Эти транзитные средиземноморские конвои формировались в портах Соед. Королевства и проходили опасную зону обычным порядком. У мыса Спартель их встречали охранные корабли одного из «выходящих» конвоев и проводили до Мальты, где конвои принимались охраной, провожавшей их до Порт-Саида.

Океанская охрана — обычно корабли *Q* — сопровождала транзитный конвой на всем пути следования через Средиземное море. Руководство транзитными конвоями исходило из Адмиралтейства. Местные же средиземноморские конвои находились всецело в распоряжении адмирала Кольтхорпа. Первый транзитный конвой вышел из Англии 3 октября.

Почти одновременно произошла реорганизация гибралтарских конвоев. Высылавшиеся из Гибралтара «приходящие» конвои весь путь следовали соединенно, но те «выходящие» конвои, которые отправлялись в Гибралтар из Фальмута и Мильфорда, пройдя опасную зону в Отечественных водах, «рассыпались», и таким образом, подходя к Гибралтару, оказывались без охраны. Несколько пароходов, благополучно миновавших опасную зону в районе западных подходов к Каналу, подверглись атаке

---

[1]) Прибыли: в августе—легкий крейсер *Birmingham*, канлодки *Sacramento*, *Nashville*, *Machias*, *Castine*, тамож. катер *Ossipee*; в сентябре—легкий крейсер *Chester*, тамож. катера *Seneca*, *Yamacraw*, *Manning*; в октябре—канлодка *Marietta*.

неприятельских лодок, после того как конвой «рассыпался», и погибли [1]).

Поэтому было решено, чтобы эти «выходящие» конвои, за исключением находившихся в их составе пароходов, шедших в порты Атлантического океана, до прихода в Гибралтар не расходились. У внешней оконечности южной опасной зоны их встречали охранные корабли из Гибралтара, но океанский конвоир после встречи не уходил.

Плавание первой группы транзитных средиземноморских конвоев сопровождалось исключительно тяжелыми потерями, настолько тяжелыми, что поднялся вопрос, следует ли вообще сохранять вновь установленную систему. Кроме того, эти потери сопровождались другими жертвами совершенно неожиданного характера. 2 октября один из кораблей, входивших в состав океанских охранных отрядов, — крейсер *Drake* — «рассыпав» свой конвой (*НН-24*) у северного берега Ирландии, получил торпедное попадание с необнаруженной лодки. Крейсер не лишился хода и командир, кап. 1 р. Радклифф, решил итти к островам Rathlin и вызвал к себе охранявший конвой дивизион миноносцев, с которым только-что расстался. Радио принял проходивший поблизости еще один дивизион миноносцев, и минут через 40—45 восемь миноносцев и присоединившиеся к ним затем 4 канонерские лодки подошли к поврежденному крейсеру и образовали противолодочную завесу. Почти одновременно один из миноносцев — *Brisk* подорвался на мине и был взят на буксир двумя подоспевшими траулерами.

В полдень *Drake* стал на якорь в бухте Church, но крен быстро увеличивался, и крейсер решили оставить. Команду приняли миноносец *Martin* и канонерская лодка *Delphinium*. Миноносцы *Martial* и *Lizard* пошли с приказанием проходящим мимо пароходам изменить путь следования. Позже пришел из Бункрана миноносец *Marne* и вступил в охрану *Drake*. Днем крейсер перевернулся, и миноносцы, высланные из Глазго, вернулись обратно.

Суд, разбиравший дело о гибели *Drake*, оправдал командира. Кап. 1 р. Радклифф, следуя без охраны миноносцев, действовал на основании полученных инструкций, но суд считал неправильным, что крейсеру не было дано этой охраны. Правда, потребность в миноносцах для атлантических конвоев в момент гибели *Drake* была велика. Все базировавшиеся на Бункрана противо-

---

[1]) Пароходы, утопленные лодками после выхода из состава конвоя:

24/VIII	п/х	*Henriette*	из состава	*ОМ*-2
6/IX	»	*Clan Ferguson*	»	»	*ОМ*-5
7/IX	»	*Hunsbridge*	»	»	*ОМ*-5
18/IX	»	*Arendal*	»	»	*ОМ*-8
18/IX	»	*Polar Prince*	»	»	*ОМ*-8
1/X	»	*Normanton*	»	»	*ОF*-11
1/X	»	*Mersario*	»	»	*ОF*-11
2/X	»	*Almora*	»	»	*ОF*-11

лодочные силы — двадцать миноносцев и десять канонерских лодок — находились в море, охраняя «выходящие» и «приходящие» конвои, а семь миноносцев и три канонерские лодки стояли в ремонте. Однако, организация, которая в течение полутора часов могла выслать на помощь подорванному крейсеру двенадцать кораблей, была далека от истощения и Адмиралтейство немедленно сделало распоряжение об отправке из Бункрана и Куинстоуна по два миноносца для охраны крейсеров *Antrim* и *Cornwale*, после того, как они 3 октября «рассыпят» свои конвои.

Следующим погиб вооруженный охранный корабль *Bostonian*, шедший в Англию с конвоем с рейда Гамптон. Днем 10 октября командир *Bostonian*, отставной контр-адмирал Нельсон-Уард, перестраивал конвой, принимая пять вступающих в строй пароходов. В 5 ч. 22 м. д., когда *Bostonian* пересекал фронт конвоя, чтобы занять новое место, в него попали две торпеды, выпущенные с близкого расстояния и, видимо, изнутри миноносной завесы. Шлюпки были спущены моментально и в образцовом порядке, но корабль так быстро садился кормой, что шлюпку с левого борта, в которую сел командир, сразу захлестнуло. Выплывший на поверхность Нельсон-Уард увидел, как *Bostonian* стремительно опускался, стоя совершенно вертикально. В 5 ч. 28 м., т. е. через шесть минут после взрыва, *Bostonian* скрылся под водой. Из команды погибло четыре человека, работавших внизу, остальных 105 чел. поднял миноносец *Cockatrice*. Чрезвычайно умелая и лихая операция спасения экипажа была произведена под охраной миноносца *Hind*. Остальным миноносцам командир *Hind*, кап. 2 р. Рейнольд, приказал собрать и построить разошедшиеся в стороны пароходы.

Гибель 19 октября вспомогательного крейсера *Orama* (кап. 2 р. Моорсом) составила третью за месяц потерю среди кораблей, занятых охраной конвоев в океане. Крейсер вел конвой из Дакара (*HD*-17) в составе семнадцати пароходов, построенных в шесть колонн, и охранялся восемью американскими миноносцами и канонерской лодкой. Часть охраны — два миноносца и канонерка — держались впереди на дистанции от 12 каб. до 30 миль. В 5 ч. 50 м. дня при совершенно ясной и тихой погоде *Orama* подвергся атаке подводной лодки с левого борта. Лодку заметил миноносец *Conyngham*, командир мгновенно положил руля и кинулся ее таранить, но проскочил мимо. *Orama* затонул через четыре часа.

Потеря за один месяц трех конвоиров, если не оправдывала, то возрождала возражения тех, кто говорил против новой системы защиты торговли, доказывая, что она влечет за собою слишком большой расход боевой силы. Но погибшие корабли фактически не являлись боевой силой. *Drake* был устаревший, потерявший боевое значение крейсер, два других — пароходы — могли только считаться крейсерами. Описанные выше случаи потопления кораблей океанской охраны заставляли думать не о потере боевой силы,

а о том, что если эти корабли нужны, то только в роли «пастуха», чтобы держать «стадо» вместе. Для другого случая они были не нужны. С момента входа конвоя в опасную зону деятельность океанского конвоира прекращалась. Защищать пароходы от атак подводных лодок он не мог, будучи сам уязвим не менее, чем охраняемые им пароходы. Период времени, последовавший непосредственно за потоплением *Drake*, *Orama* и *Bostonian*, прошел сравнительно благополучно, хотя был отмечен случаем, заставлявшим помнить, что сплошь и рядом конвоирующие корабли подвергаются большей опасности, чем конвоируемые.

Германские подводные крейсера все еще продолжали оперировать между Канарскими и Азорскими островами. Преемник Мейзеля командир *U-151*, кап.-лейт. Копхамель, находясь 14 ноября в 140 милях на W от о. Мадеры, встретился с конвоем из Дакара в составе 17 пароходов, охраняемых вспомогательным крейсером *Marmora*. Вперед смотрящие на крейсере заметили лодку в расстоянии шести миль, благодаря чему командир *Marmora* успел заранее изменить курс конвоя. Но затем, когда он пошел на присоединение к конвою, перископ лодки показался в 90 футах от крейсера. Однако, попадания не произошло. Крейсеруя в Атлантическом океане, Мейзель и Копхамель наслаждались полной безнаказанностью, т. к. мы не сделали буквально ничего, чтобы им помешать. Но пребывание этих больших лодок в океане отнюдь не повлияло на работу конвойного механизма и сказалось лишь в том, что в Дакаре и Сиерра-Леоне время от времени меняли путь следования конвоев или же на день — другой задерживали их выход в море.

3. Бой в Гельголандской бухте 16 - 17 ноября 1917 г. [1]).

При всей важности событий, происходивших на наших отдаленных торговых путях, не они в это время стояли в центре внимания. В конце октября 1917 года Адмиралтейство и главнокомандующий Гранд-Флитом больше всего интересовались усиленными тральными работами противника в Гельголандской бухте и в южной части Северного моря [2]). Имелись сведения, что в ста милях от Гельголанда у внешней кромки минного заграждения почти ежедневно работают значительные силы неприятельских вспомогательных судов обычно под прикрытием легких крейсеров и миноносцев. Иногда к Гельголанду высылаются на поддержку и линейные корабли. Время от времени выдвигались различные проекты для нападения на неприятельские силы. К середине ноября в Адмиралтействе сосредоточились настолько исчерпыва-

---

[1]) См. схемы 20—29.

[2]) 31 октября главнокомандующий выслал в Каттегат значительные силы легких крейсеров и миноносцев в расчете, что это вызовет столкновение с германскими разведочными кораблями, но крейсера встретили и утопили лишь один вооруженный пароход и десять траулеров.

ющие сведения разведки, что можно было разработать соответствующий оперативный план. Донесения агентов и командиров наших лодок сводились к тому, что немцы заняты крупной тральной операцией, и если удастся быстро и в подавляющих

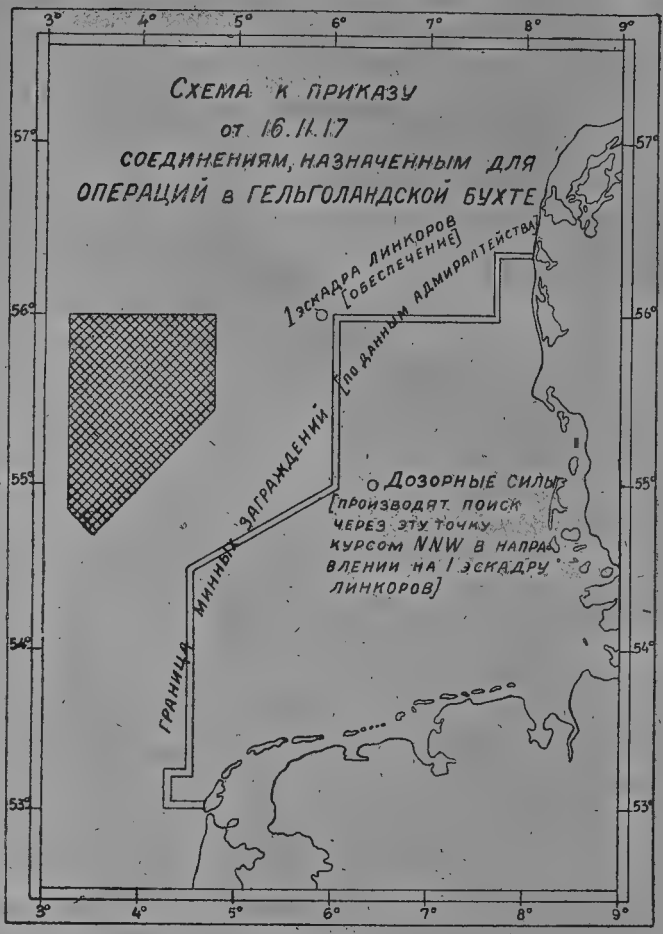


Схема 20.

силах выслать крейсера из Розайта, то можно рассчитывать нанести противнику серьезный удар. Поэтому Адмиралтейство решило привести намеченную им операцию в исполнение и назначило время выполнения на 17 ноября.

Рано утром 16 ноября главнокомандующий отдал соответствующие распоряжения: 1 крейсерской эскадре, 1 и 6 эскадрам

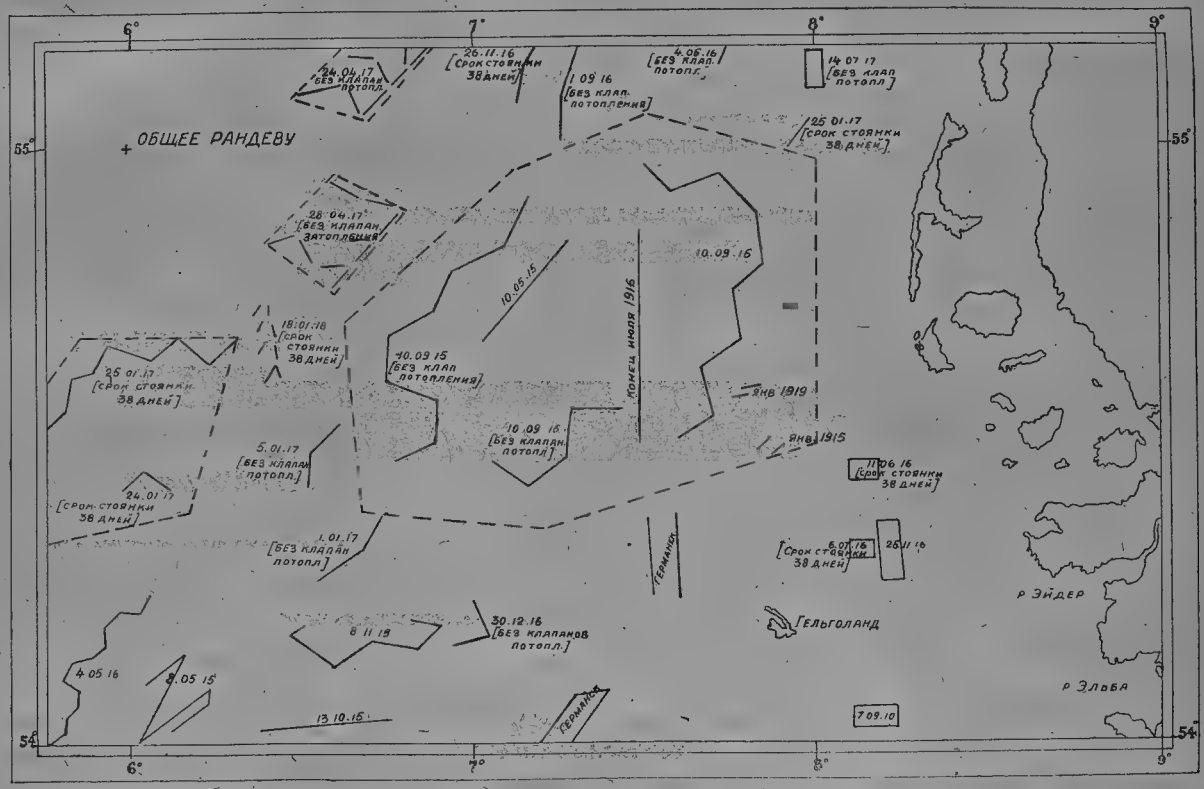


Схема 21. Сводная карта минных заграждений на подступах к Гельголандской бухте, составленная для командующего эскадрой линейных крейсеров для операции 17 ноября 1917 г.

легких крейсеров и 1 эскадре линейных крейсеров, усиленной линейным крейсером *New Zealand*, предписывалось произвести поиск в Северном море, пройдя до точки, находящейся приблизительно на половине расстояния до внешней кромки минного прямоугольника в Гельголандской бухте. Эскадрам надлежало следовать к назначенной точке с западной и южной сторон большого заграждения, поставленного немцами в центральной части Северного моря, и, дойдя до нее, произвести поиск на NNW. 1 эскадра лин. кораблей должна была держаться в поддержке по середине водного пространства между восточной кромкой герм. заграждения и NW-ым углом нашего заграждения. Всем участвовавшим в операции крейсерам и эскадре линейных кораблей надлежало занять назначенные места в 8 ч. утра (схема 20).

Для того, чтобы понять все подробности имевшего место боевого столкновения, необходимо подробно рассмотреть приведенные выше сложные приказания главнокомандующего. Принимая во внимание, что удар надлежало нанести у кромки минного заграждения или поблизости от него, наши эскадры, преследуя противника, могли оказаться вовлеченными в опасные районы, а следовательно, быть ограниченными в своем маневрировании теми заграждениями, которые они будут считать поблизости от себя. Поэтому необходимо, чтобы читатель составил себе совершенно ясное представление о всех стоявших заграждениях и о том, что знали об этих заграждениях флагманы, командовавшие высланными в операцию эскадрами.

Английские и германские минные заграждения в Гельголандской бухте наносились на особую карту, ежемесячно выпускаемую Гидрографическим управлением Адмиралтейства. Однако, эта карта на флот не поступала и получал ее лишь главнокомандующий Гранд-Флитом.

Командующий линейными крейсерами эту карту, повидимому, или имел, или видел, но остальные флагманы ее никогда не видали. Командующие эскадрами и командиры кораблей составляли собственную карту заграждений и наносили на нее все те новые сведения о минах, которые систематически сообщались в особых приказах главнокомандующего Гранд-Флитом, носивших название «минных меморандумов». В «меморандумах» не сообщались точные места заграждений—такие данные имелись только на упомянутой выше карте Гидрографического управления, а указывался лишь тот или другой опасный район. Данные «меморандумов» сводились к указанию координат, по которым можно было нанести контуры опасных районов. Время от времени выпускались краткие сообщения о районах и зонах, считавшихся особо опасными.

Адмирал Пакенгам [1]) был знаком с минной картой Адмиралтейства. Из нее явствовало, что на SO от места назначенного

---

[1]) Командующий линейными крейсерами. *Ред.*

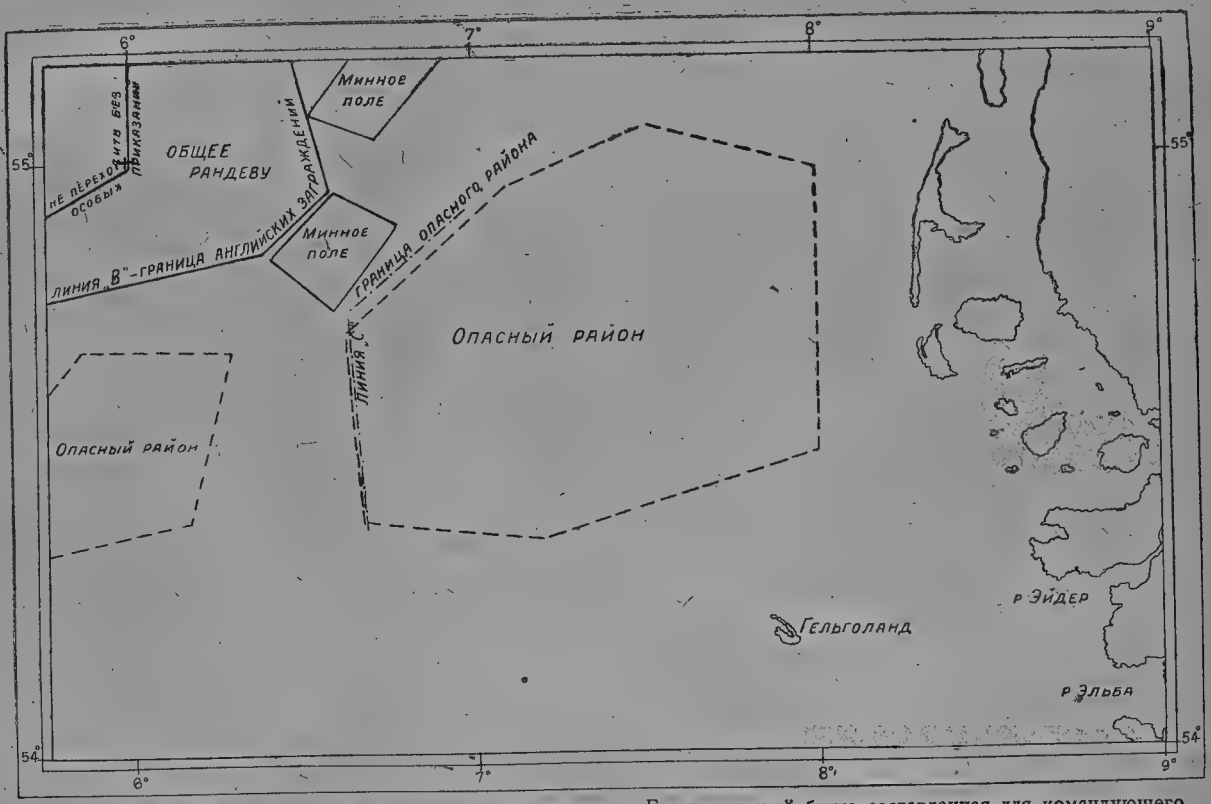


Схема 22. Сводная карта минных заграждений на подступах к Гельголандской бухте, составленная для командующего эскадрами легких крейсеров для операции 17 ноября 1917 года.

рандеву имеется совершенно чистая от мин зона. Мины, поставленные в апреле 1917 года и носившие название «банка W 5» и «банка W 6», а также мины больших заграждений, выставленных в сентябре 1915 года, не имели механизмов потопления, а потому могли представлять опасность. Но мины, выставленные 24 и 25 января, уже перестали быть опасными, так как все были снабжены этими механизмами, действующими через 38 дней

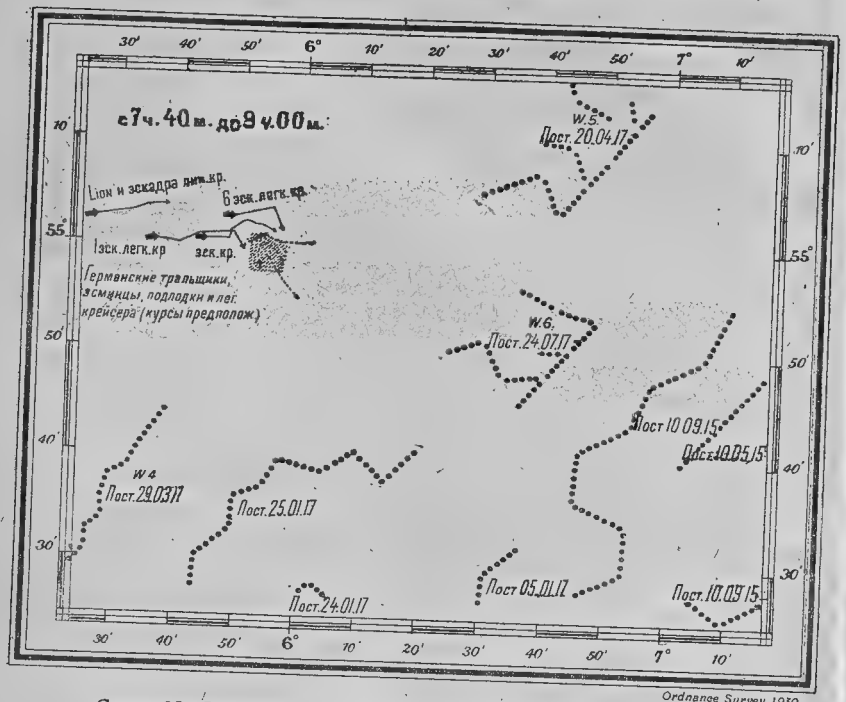


Схема 23. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 7 ч. 40 м. до 8 ч.

после постановки. К SO-у от места рандеву стояли две линии минных заграждений, представлявших опасность; центр одного из них находился в широте 54° 30′ N, а другого — в широте 54° 20′ N. Эти мины не имели механизмов потопления, но они были выставлены в самом начале января, т. е. десять месяцев тому назад.

Таким образом, адм. Пакенгам обладал сведениями, дающими уверенность, что его крейсера, обойдя большие заграждения, выставленные по NO-ую сторону линии, проведенной на SO от места назначенного рандеву, смогут проникнуть на 30 миль вглубь минированного района (схема 21). Командующий 1 эскадрой

легких крейсеров в.-адм. Непир был далеко не так хорошо осведомлен об обстановке. Он знал места заграждений, смежных с районом рандеву, но не имел никаких данных судить о степени опасности тех или иных минных банок. Кроме того, он знал, что в «меморандумах» имелось категорическое запрещение главнокомандующего пересекать линию, проходящую через точку, находящуюся к S-у от места рандеву. Нарушение этого приказания допускалось лишь в том случае, если командующий

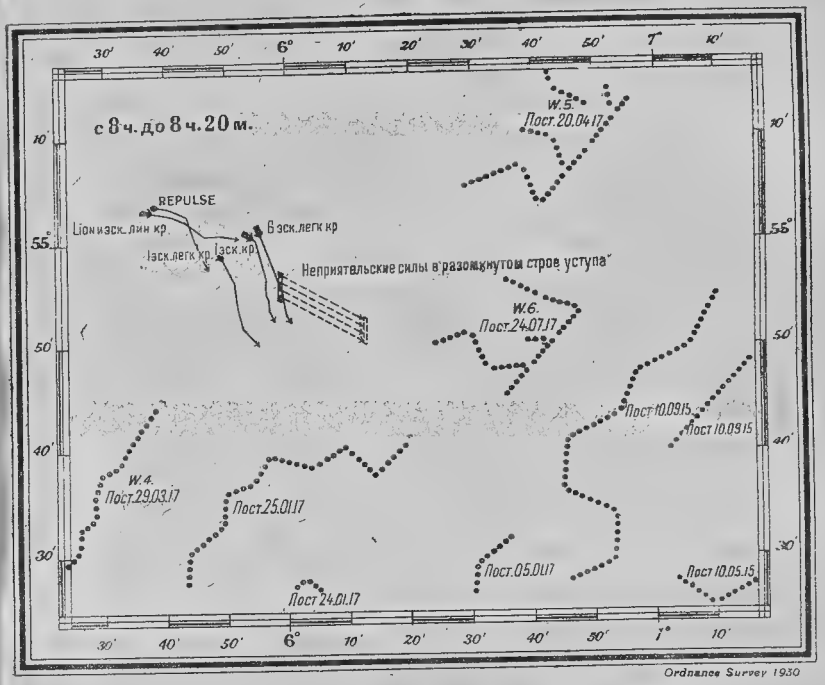


Схема 24. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 8 ч. до 8 ч. 20 м.

соединения или командир корабля получал особые указания о заграждениях, находящихся по другую сторону запрещенной линии. Непир считал себя в праве заходить за эту линию не далее 12 миль, т. е. до другой линии, которую он проложил на карте как границу зоны, отмеченной в меморандуме опасной. Карта адм. Непира (схема 22) имела одно важное отличие от карт, составленных в штабах командующего 6 эскадрой легких крейсеров к.-адм. Александер-Синклера и командующего 1 эскадрой легких крейсеров коммодора Коуана. В сентябре 1915 года

заградители *Angora*, *Orvieto* и *Princess Margareet* выставили минное поле в центре Гельголандской бухты, о чем 13 сентября главнокомандующий и сообщил приказом по флоту, указав его границы [1]). В июле 1916 года заграждение было усилено добавочными постановками, и в октябре 1916 года главнокомандующий выпустил новое предупреждение, при чем оно было разослано тем же лицам, что и 13 сентября [2]). Одновременно главнокомандующий аннулировал свой сентябрьский приказ 1915 года. В ноябре 1917 года на карте адм. Непира был отмечен этот значительный по своим размерам опасный район, пересекать который он считал безусловно невозможным. Командующие 1 и 6 эскадрами легких крейсеров не знали о существовании его и на их картах он отмечен не был.

Кроме перечисленных карт существовала еще одна карта, на которую были нанесены не только места английских и германских минных постановок в Гельголандской бухте, но также отмечены и приблизительные места протраленных немцами проходов. Главнокомандующий имел экземпляр этой карты. Но ни одному из адмиралов, назначенных в операцию, ее не показывали, никакие данные этой карты в оперативный приказ не вошли. Пункт приказа, касавшийся сведений разведки, ограничивался упоминанием, что неприятельские подводные лодки, выходя в крейсерство, обычно следуют между Muckle Flugga и северным плавучим маяком у Доггер-банки. Никаких указаний о возможных движениях неприятельских сил, могущих оказаться у внешней кромки заграждения, или о наиболее вероятной линии их отхода сделано не было.

Случилось так, что Адмиралтейство и главнокомандующий чрезвычайно удачно выбрали время и место операции. Крупная заградительная операция немцев должна была состояться в том самом районе, где намечался поиск наших крейсеров. Командующий 2 разведочной группой Флота Открытого моря к.-адм. фон-Рейтер высылался к центральной части заграждения, откуда с отрядами тральщиков должен был произвести поиск на NW. Операция, называвшаяся немцами «Stichfahrt», преследовала цель — определить места заграждений, могущих оказаться на пути следования тральщиков, и обставить соответствующие безопасные проходы. «Stichfahrt»'ы производились каждый раз, как только позволяла погода. Впереди шли тральщики, затем миноносцы с сетями-указателями (indicator nets), а за ними «про-

---

[1]) Сообщение было разослано следующим флагманам и командирам судов: командующим 1, 2 и 4 эскадрами линейных кораблей, командующим 1, 2 и 7 крейсерскими эскадрами, командующему 4 эскадрой легких крейсеров, командиру л. к. *Iron Duke*, эскадренного миноносца *Oak*, подводной лодки *E-16* и командующим 2 и 4 минными флотилиями.

[2]) Помощнику главнокомандующего, флагманам и начальникам отрядов Гранд-Флита, командирам подводных лодок в Tees и Blyth и командиру легкого крейсера *Fearless*.

рыватели заграждений» (barrier breakers), конвоируемые легкими крейсерами и воздушными кораблями [1]).

16 ноября адм. Рейтер приказал собраться к утру 17 ноября у центральной части заграждений следующим отрядам: 6 полуфлотилии тральщиков, 2 и 6 тральным полуфлотилиям поддержки, 12 и 14 полуфлотилиям эскадренных миноносцев, 4 группе «прорывателей» и своей эскадре легких крейсеров.

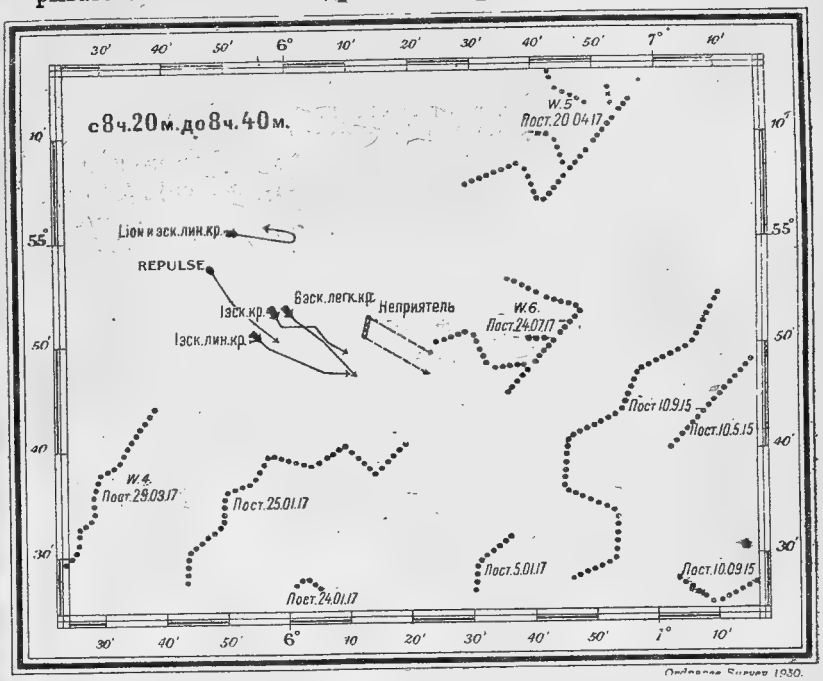


Схема 25. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 8 ч. 20 м. до 8 ч. 40 м.

Линейные корабли *Кайзер* и *Кайзерин* вышли на поддержку к Гельголанду.

1 эскадра линейных кораблей прибыла в Розайт днем 16 ноября. Все назначенные в операцию крейсера вышли в море в тот же день в 4 ч. 30 м. д. и утром 17 ноября подходили к заграждению. Впереди шла 1 крейсерская эскадра, несколько впереди ее левого траверза 6 эскадра легких крейсеров. В 3 милях позади 1 эскадра легких крейсеров, а в десяти

[1]) «Прорывателями заграждений» назывались специально построенные противо-минные траулеры, у которых трюмы были заполнены деревом, пробкой и цементом.

милях слева за кормой *Courageous*, на котором держал флаг адм. Непир, шел *Lion* с линейными крейсерами [1]). Утром радиостанция *Lion* перехватила германские переговоры, но никаких других данных, заставлявших предполагать о присутствии неприятельских сил, не имелось. Первыми обнаружили противника на 1 крейсерской эскадре (7 ч. 30 м. у.), а затем и *Cardiff*, одновременно с приемом сигнала с *Courageous* о появлении к Ost-у немецких кораблей, тоже их увидел. Неприятель подвигался тремя группами: северная группа, казалось, состояла из тральщиков и миноносцев, средняя — из отряда подлодок, а южная, шедшая справа от линии нашего движения, из 3 - 4 легких крейсеров (схема 23). Бой начала 1 крейсерская эскадра: в 7 ч. 37 м. *Courageous* открыл огонь из 15″ пушек по находившемуся у него справа неприятельскому легкому крейсеру;

---

[1]) В море находились следующие наши силы:

1 крейсерская эскадра:

Courageous (флаг), завеса:	миноносец	*Ursa*
Glorious	»	*Nerissa*
	»	*Urchin*
	»	*Umpire*

6 эскадра легких крейсеров:

Cardiff (флаг), завеса:	миноносец	*Valentine*
Ceres	»	*Vimiera*
Calypso	»	*Vanquisher*
Caradoc	»	*Vehement*

1 эскадра легких крейсеров:

Caledon (брейд-вымпел), завеса:	миноносец	*Vendetta*
Galatea	»	*Medway*
Royalist		
Inconstant		

1 эскадра линейных крейсеров:

Lion (флаг), завеса:	миноносец	*Champion*
Princess Royal	»	*Verdun*
Tiger	»	*Telemachus*
New Zealand	»	*Oriana*
Repulse (флаг младшего флагмана)	»	*Nepean*
		Obdurate
	»	*Tristram*
	»	*Pétard*
	»	*Tower*

1 эскадра линейных кораблей:

Revenge, завеса:	миноносец	*Noble*,	*Saumarez*
Royal Oak	»	*Nonsuch*,	*Valhalla*
Resolution	»	*Napier*,	*Prince*
Emperor of India	»	*Penn*,	*Munster*
Benbow	»	*Paladin*,	*Narbrough*
Canada	»	*Mischief*,	

почти одновременно открыл огонь и *Glorious* по другому легкому крейсеру, тоже шедшему с правой стороны. *Cardiff* (6 эскадра легких крейсеров) и находившиеся в завесе миноносцы открыли огонь по тральщикам и подводным лодкам северной и центральной неприятельских групп. Восточная часть горизонта была освещена лучше и первые тяжелые снаряды нашей эскадры, упавшие в гуще тральщиков и миноносцев, дали знать немцам о по-

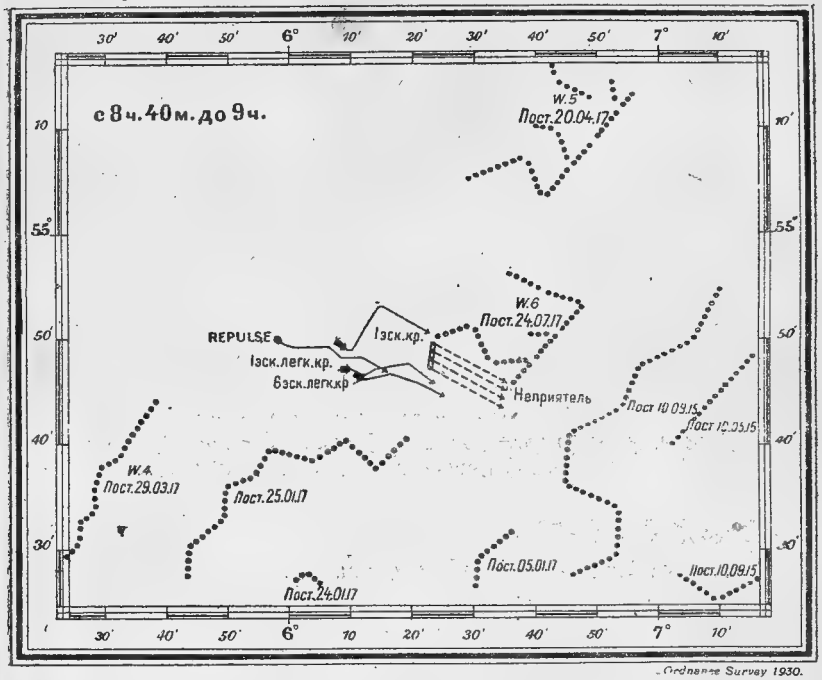


Схема 26. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 8 ч. 40 м. до 9 ч.

явлении английских кораблей. Отряды адм. Рейтера не дрогнули. Легкие крейсера и миноносцы быстро повернули в нашу сторону и, закрывая своих тральщиков, выпустили грандиозную дымовую завесу. Тральщики и другие вспомогательные суда кинулись уходить на Ost. Остался лишь подбитый вооруженный траулер *Кедингген* с брандвахтенным флагом, поставленный на якоре в 7 ч. у. в качестве плавучего маяка для тральщиков.

Раньше, чем на траулере успели расклепать канат, в него попал снаряд, и он остался стоять на пути движения нашей эскадры. Участь его была, конечно, решена.

Бой начался в чрезвычайно неуверенной и путанной обстановке. Вскоре после первых залпов *Courageous*, адм. Непир

передал на 1 крейсерскую эскадру, что по пеленгу Ost видны неприятельские легкие крейсера, число которых определить еще нельзя. Радио адм. Непира принял *Lion*, а через несколько минут на нем услышали звуки выстрелов, которые сообщили адм. Пакенгаму, что наши передовые крейсера вошли в соприкосновение с неприятелем.

Но Пакенгам все еще был в полном неведении о силах противника, и раньше, чем *Courageous* и легкие крейсера 6 эскадры смогли рассмотреть появившиеся немецкие корабли, последние исчезли за дымовой завесой. Английским кораблям не оставалось другого выхода, как прекратить огонь и итти по направлению завесы. Какие силы окажутся по другую ее сторону, они, конечно, знать не могли. Силуэты неприятельских кораблей на минуту-другую показывались из дыма и мглы, но затем снова исчезали. В 7 ч. 45 м. у. командующий 1 эскадрой легких крейсеров Коуан сделал сигнал, что противник виден по пеленгу OSO. Какие это корабли и сколько их, он сообщить не мог, и сигнал не помог адм. Пакенгаму выяснить обстановку. Десять минут спустя с нескольких наших крейсеров увидели три немецких крейсера по пеленгу S, идущих W-ым курсом, но они почти мгновенно скрылись. Почти одновременно охранявший 1 крейсерскую эскадру миноносец *Ursa* получил попадание торпедой, однако, обстановка начала выясняться лишь после восьми часов.

В 8 ч. у. *Courageous* подошел к завесе и адм. Непир резко повернул к S-у. Пройдя завесу, в 8 ч. 07 м., он обнаружил в SO-ом направлении три легких крейсера противника, идущих курсом ONO, а четыре минуты спустя увидел, что немцы повернули на SO. О движениях противника Непир донес командующему 1 эскадрой линейных кораблей, при чем оба его радио были приняты на *Lion*. Получив первое радио, адм. Пакенгам приказал *Repulse* (к.-адм. Филлимор) итти на поддержку 1 эскадры легких крейсеров, а сам повернул влево и пересек струю головных эскадр (схема 24).

Когда противник повернул к SO-у, о чем Непир сообщил на *Revenge* (флаг командующего 1 эскадрой линейных кораблей), адм. Рейтер закончил свой рискованный маневр: все его вспомогательные силы находились к NO-у, удаляясь из района боя, и никакие английские корабли не были выделены для их преследования. Все наши корабли он отвлек на свои четыре легких крейсера и шел через заграждение на присоединение к высланным ему на поддержку линейным кораблям *Кайзер* и *Кайзерин* [1]). Положение Рейтера было, конечно, очень опасное. Следом за ним подвигались подавляющие британские силы и хотя на его стороне был тот плюс, что стрелять по его крейсерам могли только носовые

---

[1]) Отряд адм. Рейтера был в составе легких крейсеров: *Нюрнберг* (флаг), *Пиллау*, *Кенигсберг* и *Франкфурт*. См. Шеер, стр. 430, 431.

пушки наших крейсеров, тем не менее перевес оставался настолько на стороне его противников, что один-два удачных выстрела могли закончиться для него катастрофой. Один 15″ снаряд с *Courageous* или *Glorious* уменьшил бы ход получившего попадание крейсера и Рейтеру пришлось бы его бросить подобно тому, как три года тому назад адм. Хиппер в бою на Доггер-банке бросил *Блюхера*.

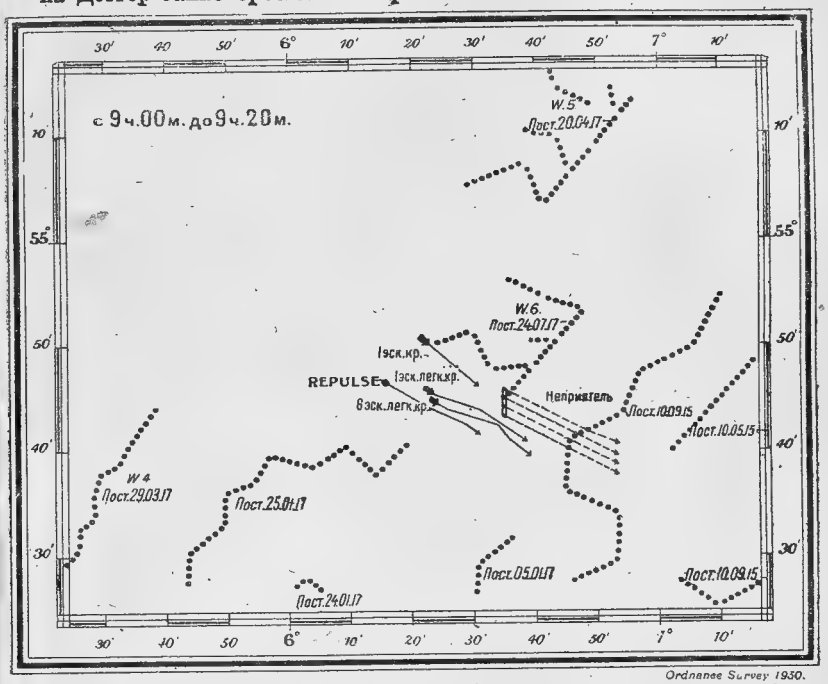


Схема 27. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 9 ч. до 9 ч. 20 м.

Взять противника под обстрел наши крейсера смогли лишь после его поворота на SO. *Glorious* и *Courageous* открыли огонь в 8 ч. 10 м. у., через две минуты открыл огонь *Cardiff*, но *Ceres* и *Calypso* начали стрельбу только через 10 минут, когда открыли огонь *Inconstant* и остальные легкие крейсера 1 эскадры. Начались накрытия. Миноносцы 6 эскадры легких крейсеров *Valentine* и *Vanquisher* в 8 ч. 20 м. пошли в атаку, но не выдержали жаркого огня противника, повернули и присоединились к *Cardiff* (схема 25).

Наши крейсера медленно нагоняли, стрельба их становилась точнее, и противник около 8 ч. 30 м. выпустил вторую дымовую завесу. *Calypso* оказался вынужденным прекратить огонь. Через

15 минут Рейтер выпустил третью завесу исключительной густоты, совершенно скрывшую его отряд. Вторичный маневр противника с целью скрыть свое движение поставил адм. Непира в очень трудное положение. Он приближался к заграждениям, но пока впереди шли немецкие корабли, он мог быть спокоен, что они пойдут лишь протраленным фарватером. В момент же достижения границы зоны, которую он считал опасной (линии B), неприятель выпустил завесу, которая, весьма вероятно, прикрывала значительное изменение курса. Не считая возможным при таких условиях продолжать погоню, он повернул на 8-*R* влево. В момент поворота *Courageous* находился в 2 - $2^1/_4$ милях к N-у от 1 и 6 эскадр легких крейсеров, при чем 1 эскадра проходила под кормой 6 эскадры.

Repulse с адм. Филлимором шел в 6 милях слева за кормой *Courageous* и огня еще не открывал.

С исчезновением немцев в дыму стрельба наших крейсеров прекратилась. Адм. Непир продержался на новом курсе пять минут и затем сделал радио на 1 эскадру линейных кораблей, сообщая, что потерял из вида противника, уходящего на SO, но что 1 и 6 эскадры легких крейсеров не оставили погони. Адм. Синклер и коммодор Коуан последовали движению *Courageous* и вскоре после 8 ч. 40 м. тоже изменили курс влево. Итак, в промежуток времени между 8 ч. 40 м. у. и 9 ч. у. все наши эскадры значительно отстали от уходивших немцев. 6 эскадра легких крейсеров меньше других уклонилась влево, в результате чего оказалась впереди, и меткость германской стрельбы сказалась на *Cardiff*. В 8 ч. 50 м. неприятельский снаряд разорвался под полубаком крейсера и вызвал два больших пожара, затем последовало попадание в кормовые надстройки над кормовым постом управления; третий снаряд попал в помещение торпедных аппаратов.

Почти одновременно дымовую завесу разнесло и оказалось, что противник уходит прежним курсом. Адм. Непир решил продолжать погоню и пройти еще на 12 миль вглубь минного поля. Новый поворот должен был привести его к границе района, который, как мы уже указывали, считался в 1915 году опасным. Переходить эту границу адм. Непир считал невозможным. Поэтому в 8 ч. 52 м., как-раз тогда, когда противник стал виден лучше, он приказал изменить курс вправо. Почти одновременно 6 и 1 эскадры легких крейсеров сделали то же самое. Стрельба возобновилась. Тем временем адм. Пакенгам решил вернуть крейсера (схема 26).

Выслав вперед *Repulse*, командующий линейными крейсерами до 8 ч. 30 м. у. шел на Ost, а затем, отправив несколько миноносцев снять с *Кедингена* оставшуюся в живых команду, он повернул на W.

Поворот последовал с целью занять место, указанное в оперативном приказе главнокомандующего. В 8 ч. 52 м. у. радио-

станция *Lion* приняла донесение адм. Непира, что противник потерян из виду, но что 1 и 6 эскадры крейсеров продолжают итти вперед. Хотя Пакенгам был осведомлен относительно минных заграждений лучше всех остальных флагманов, он тем не менее сомневался в целесообразности погони, связанной с необходимостью проходить опасные извилистые протраленные фарватеры. Пакенгам еще раньше предупредил адм. Филлимора, чтобы

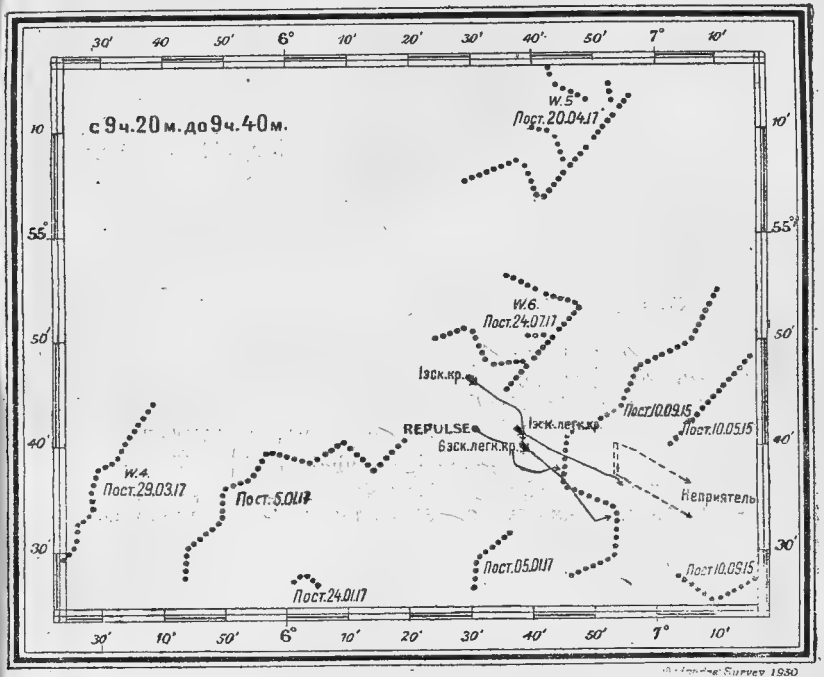


Схема 28. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 9 ч. 20 м. до 9 ч. 40 м.

Repulse не входил в район минных полей. Приняв же радио Непира, Пакенгам решил, что преследование неприятеля должно вовсе прекратиться. Радио Непира привело его к заключению, что соприкосновение с противником потеряно окончательно; он отнюдь не предполагал, что немецкие крейсера лишь временно скрыты дымовой завесой. 8 ч. 58 м. он приказал всем эскадрам следовать к нему на присоединение к месту рандеву. На *Courageous* радио с приказанием возвратиться приняли в 9 ч. у. с минутами, т. е. тогда, когда обстрел противника возобновился и в нем принял участие *Repulse*. Командующий 1 крейсерской эскадрой только-что решил еще продвинуться вглубь заграждения и считал — правда ошибочно, — что неприятель, скрываясь

в дыму завесы, получил подкрепления, а, следовательно, наши легкие крейсера нуждаются в поддержке. Поэтому в ответ на радио с *Lion* он в 9 ч. 05 м. донес, что замечены дымы еще шести кораблей — «в дополнение к тем, о которых сообщалось в 7 ч. 30 м. у.», а через пять минут, что перестрелка возобновилась.

Радио адм. Пакенгама с приказанием возвратиться осталось невыполненным, погоня продолжалась.

Теперь все выгоды были на стороне противника. *Courageous* и *Glorious* во время поворота влево настолько от него отстали, что оказались вне дальности действия своей артиллерии и с 9 ч. 07 м. до 9 ч. 15 м. их пушки молчали (схема 27).

Крейсера типа *Galatea* [1]) не могли пользоваться своими 4 дюймовками, снаряды которых на такой дистанции не долетали до противника. В результате действовали лишь 6″ пушки эскадры легких крейсеров и *Caledon*.

В этот момент адм. Рейтер решил попытаться принудить нас прекратить погоню и произвел торпедную атаку. В четвертый раз его крейсера скрылись за дымовой завесой, а когда она рассеялась, то с *Royalist* заметили прошедшую под самым форштевнем торпеду, через минуту-другую вторая торпеда прошла в 90 футах впереди *Cardiff*, находившегося в шести милях слева за кормой *Royalist*. В течение последующих десяти минут почти со всех кораблей поступали повторные донесения о замеченных торпедах.

Хотя стрельба наших крейсеров неоднократно прерывалась, один из неприятельских кораблей серьезно пострадал. На нем был замечен пожар и он постепенно отставал. Во всяком случае что то беспокоило германского адмирала, т. к. в 9 ч. 30 м. неприятельская линия снова окуталась густым черным дымом. Через несколько минут последовала новая атака миноносцев, повидимому, поддержанная атакой подводной лодки, находившейся где то с правого траверза *Repulse* (схема 28).

Командир миноносца *Valentine*, кап. 2 р. Фрименгль, охранявший совместно с миноносцами *Vimiera*, *Vanquisher* и *Vehement* 6 эскадру легких крейсеров, заметил лодку в 9 ч. 30 м. у. Подходивший в это время от NW *Repulse* оказывался в чрезвычайно опасном положении. Фрименгль немедленно донес адм. Филлимору, что лодка замечена впереди правого траверза крейсера, и окружил его своими миноносцами.

Тем временем адм. Непир подошел к той линии, пересекать которую он считал невозможным, и в 9 ч. 32 м. резко повернул вправо.

---

[1]) Легкие крейсера *Galatea*, *Royalist* и *Inconstant* были спроектированы специально против миноносцев. Их артиллерия состояла из двух 6″ и шести 4″ пушек. Бортовой залп две 6″ и три 4″ пушки.

Новый курс *Courageous* и *Glourious* проходил по границе района, отмеченного на карте командующего 1 крейсерской эскадрой как опасный. С момента поворота эта эскадра больше в бою участия не принимала. Командующие эскадрами легких крейсеров, не знавшие о существовании той опасной зоны, которую отметил адм. Непир, продолжали погоню.

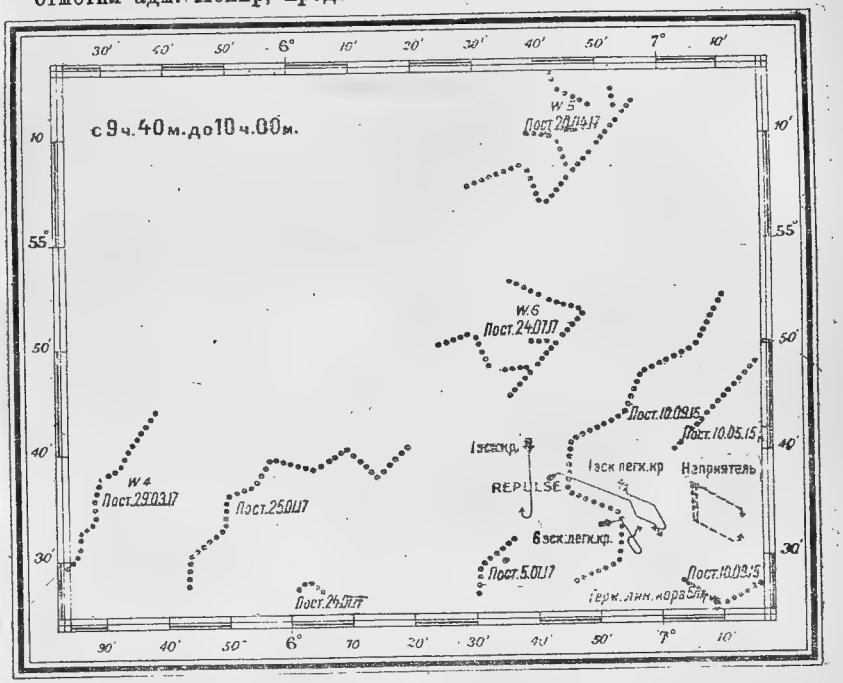


Схема 29. Операция в Гельголандской бухте 17 ноября 1917 г. с 9 ч. 40 м. до 10 ч.

Courageous уклонился вправо через полчаса после радио адм. Пакенгама с приказанием возвратиться. Хотя Непир и повернул свои крейсера, он не хотел отзывать 1 и 6 эскадры легких крейсеров и, следуя распоряжению Пакенгама, прекратить бой. Поэтому он запросил Синклера и Коуана, рассчитывают ли они добиться благоприятных результатов, и указал на необходимость при следовании в районе заграждения соблюдать должное благоразумие. Одновременно он сделал сигнал *Repulse* дальше не ходить.

Пока адм. Непир составлял свое радио, продолжительная, но далеко не непрерывная артиллерийская дуэль подходила к решительным моментам. Управляющий огнем на *Caledon* только что передал, что концевой неприятельский крейсер сильно

пострадал, а остальные крейсера, повидимому, уменьшили ход. 1 эскадра легких крейсеров, чтобы ввести в действие всю свою артиллерию, уклонилась несколько вправо. Немецкие крейсера, не переставая, поддерживали жаркий огонь, и одному из них посчастливилось нанести тяжелое повреждение *Calypso*. В 9 ч. 40 м. неприятельский снаряд пробил крышу верхней боевой рубки и разорвался внутри.

Все находившиеся в рубке были убиты. Стоявший на мостике командир, кап. 1 р. Эдуардс, смертельно ранен, старший штурман ранен и потерял сознание. Все офицеры и матросы, бывшие на нижнем мостике, тоже убиты или ранены. В командование крейсером вступил старший артиллерийский офицер, лейтенант Кларк. Приборы управления артиллерийским огнем вышли из строя, и стрельба *Calypso* затихла. Но на остальных крейсерах надежда, довести бой до решительных результатов неизменно возрастала, и они делали все, чтобы максимально увеличить скорость стрельбы. Однако, эта надежда просуществовала недолго. В 9 ч. 50 м. залп тяжелых снарядов лег у борта наших кораблей; от SO показались силуэты неприятельских лин. кораблей. Это были высланные на поддержку Рейтера *Кайзер* и *Кайзерин* (схема 29). Один из тяжелых немецких снарядов ударил в ватерлинию *Caledon*, но по счастливой случайности повреждений не причинил. Адм. Синклер немедленно сделал сигнал с приказанием ворочать на 16 *R* и, повернув свою эскадру влево, лег на обратный курс. С передачей сигнала прожектором адм. Филлимору произошла некоторая задержка, но уже в 10 ч. с минутами все крейсера под прикрытием *Repulse* отходили на NW.

Последний выстрел был сделан с флагманского крейсера Филлимора. Снаряд с *Repulse* попал в *Кенигсберг*. Пробив три дымовых трубы, верхнюю палубу и упав в угольную яму, он разорвался и вызвал большой пожар.

Тем временем адм. Непир крейсеровал вдоль назначенной им границы, ожидая ответа от командующих эскадрами легких крейсеров на вопрос о шансах довести бой до решительных результатов.

В 10 ч. он получил весьма обеспокоившее его радио с *Galatea*: «неприятельские линейные корабли, линейные и легкие крейсера по пеленгу SO идут курсом O». Однако, затем последовало второе сообщение, из которого он понял, что наши легкие силы вне опасности. Действительно, причин для беспокойства не было; противник не преследовал отходящие английские корабли. Но если бы немцы и пожелали гнаться за *Repulse*, они все равно не могли бы этого сделать. В 10 ч. 40 м. нашел густой туман и скрыл все из виду. Во втором часу дня эскадры легких крейсеров присоединились к эскадре адм. Непира и без дальнейших инцидентов пересекли Северное море.

Совершенно понятно, что главнокомандующий остался недоволен операцией. Высланные значительные силы не только не

сумели выполнить поставленной задачи отрезать и уничтожить неприятельские тральщики и вспомогательные суда, но позволили противнику втянуть себя в длительную и неудачную погоню. Погоня велась очень вяло, при чем 1 крейсерская эскадра ни разу не развила хода больше 25 узлов и уже в 8 ч. 40 м. у. фактически прекратила преследование. Адмиралтейство разделяло мнение адм. Битти о печальных результатах операции, но его критика была направлена главным образом против поворота адм. Непира влево между 7 ч. 30 м. и 8 ч. 00 м. у. и больше всего ставило ему в вину то, что он в самом начале операции не довел ход своих крейсеров до полного. Адм. Непир в оправдание приводил следующие доводы: очень скоро после обнаружения противника последний совершенно скрылся, а те его движения, которые удавалось заметить между 7 ч. 30 м. у. и 8 ч. 00 м., заставили думать, что неприятельские корабли или пересекают курс *Courageous* и *Glorious* к NW, или же легли на противоположный к ним курс. Первый поворот к N в 7 ч. 45 м. продолжался лишь две минуты и вызывался необходимостью дать дорогу 6 эскадре легких крейсеров. Что же касается вообще уклонения эскадры к северу, то оно преследовало цель не дать неприятелю возможности проскочить под носом и уйти к N.

Следуя Ost-ым курсом, адмирал не считал нужным доводить ход до полного, т. к. каждую минуту могло обнаружиться, что неприятель пытается уйти в W-ом направлении. Настоящий курс противника выяснился лишь в 8 ч. у., когда из-за близости заграждений преследование чрезвычайно затруднилось.

Командующий 1 крейсерской эскадрой указывал, что, имей он присланные ему впоследствии карты минных заграждений, он сумел бы предвидеть вероятные курсы отхода противника и, конечно, повел бы преследование гораздо решительнее.

Адмиралтейство в основном удовлетворилось объяснениями адм. Непира. К сожалению, произведенное им расследование не коснулось главного вопроса, разрешение которого могло бы значительно осветить все дело. Нельзя отрицать, что действия адм. Непира были связаны отсутствием исчерпывающих сведений о заграждениях. Но, если бы эти сведения имелись, помогли ли бы они ему вести преследование более энергично и настойчиво? Уходящий противник был виден; туда, куда могли итти неприятельские корабли, могли итти и крейсера адм. Непира, не сомневаясь, что в случае появления превосходных сил немцев, они всегда смогут отойти. Адм. Непир был неизмеримо сильнее противника, его крейсера уже почти пристрелялись, почему же он не развил 30 узлов, а решил гнаться 25-узловым ходом? Что было тому причиной — ошибочное решение, неумение разобраться в обстановке или какие-нибудь другие невыясненные и по сей день соображения? Вопрос остался открытым, и, вероятно, навсегда, но интерес к нему не пропал, ответ несомненно пополнил бы материалы драгоценного опыта войны.

Расследование действий адм. Непира убедило Адмиралтейство, что существующий метод осведомления флота о состоянии минных заграждений в Гельголандской бухте чрезвычайно опасен. Нельзя было терпеть такого положения, при котором один из участвующих в операции флагманов получает данные о минах, различные от другого, а третий и четвертый флагманы не получают их вовсе. В связи с расследованием поднялся также вопрос о том, достаточно ли хорошо поставлена служба в штабе командующего линейными крейсерами адм. Пакенгама. Однако, Адмиралтейство не сочло нужным вести разбирательство в этом направлении и ограничилось распоряжением, чтобы в дальнейшем командующие эскадрами и начальники отрядов получали все сведения, касающиеся минных заграждений, непосредственно из Адмиралтейства.

ГЛАВА V.

Отечественные воды. Конец 1917 г.

1. Дуврское заграждение, ноябрь - декабрь 1917 г.[1]).

Командиры германских лодок начали покидать районы внешних подходов к Британским островам и оперировать ближе к берегу в сентябре, но окончательно сосредоточили свою деятельность в прибрежных районах они лишь в ноябре. В начале сентября замечалось некоторое затишье в операциях подводного противника, но уже между 13 и 18 сентября на внутренних подходах крейсеровало девять неприятельских лодок. Оперировали они главным образом в Канале Св. Георгия и в Английском Канале и не приходилось сомневаться, что в будущем все усилия германских «*U*» сосредоточатся в местах расхождения конвоя по портам назначения. При этом представлялось вполне вероятным, что эти условия явятся прелюдией к тому энергичному нападению на систему конвоев, о котором в начале сентября говорил адм. Симс. Количество неприятельских лодок в Канале и на подходах к Ливерпулю значительно увеличилось, и по имевшимся сведениям лодки временно перестали огибать Англию с севера, а проходили Дуврским проливом.

Вполне понятно, что при подобных обстоятельствах Адмиралтейство не могло не обратить особого внимания на вопрос защиты Дуврской узкости. 17 ноября начальник планового отдела Адмиралтейства к.-адм. Кийс был назначен председателем Комиссии по делам заграждения Канала [2]). На Комиссию возлагалась задача обсудить вопрос о создании в Дуврском проливе надежного препятствия против проникновения подводных лодок и в частности исследовать, служит ли для них преградой существующее заграждение между South Calliper и берегом Фландрии.

---

1) См. схему 30.

2) Членами в комиссию вошли капитаны 1 р. Лермонт, Фуллер, Литчфильд-Спир, военный инженер полковн. Гибби и Мак Леллан.

Комиссии было предложено выяснить и исследовать все средства и способы, могущие дать возможность построить заграждение между берегами Англии и Франции. Комиссии предписывалось: 1) обсудить вопрос, почему и в чем именно оказалось неудачным поставленное раньше заграждение. 2) Обсудить и детально разработать возможные проекты заграждения, учитывая их вероятную действительность, и представить соображения о количестве потребных людей, материалов, а также кораблей и артиллерийского вооружения для защиты заграждения.

Таким образом, Комиссии Кийса предстояло обследовать положение дел с существующим заграждением и обсудить намеченный адм. Бейконом план его усиления. В начале июля Бейкон предложил Адмиралтейству выставить в дополнение к заграждению глубоководное минное поле между мысом Gris Nez и отмелью Varne. Адмиралтейство одобрило предложение, и к моменту назначения Комиссии должны были быть начаты постановки первых линий мин. О существующем заграждении Комиссия высказалась весьма отрицательно. Ей не составило никакого труда доказать, что за последний год неприятельские лодки беспрепятственно проходили Дуврский пролив и, вероятно, пользовались стоящими вдоль заграждения большими светящимися буями вместо плавучих маяков. Для надводных кораблей заграждение тоже не составляло преграды. Лидер *Swift* с членами Комиссии свободно перескочил через верхнее бревно бона, к которому крепились сети с минами. Правда, адм. Бейкон предполагал увеличить вдвое число буйков, поддерживавших бон, и этим значительно приблизить его к поверхности воды, но Комиссия сомневалась в успехе подобной меры. При посещении Swin, где производились испытания опытного заграждения, *Swift* тоже перескочил через бон, при чем оказалась поврежденной сеть, но не *Swift*, осадка которого была в тот момент 14 фут. Эти два случая и ряд других привели Комиссию к заключению, что существующее заграждение нисколько не мешает проходу как подводных, так и надводных кораблей и что немцы, наверное, будут очень жалеть, если заграждение уберут. Кроме того, Комиссия указывала, что в интересах противника стараться, чтобы мы поверили в действительность устроенной нами преграды. Но предложения, сделанные Комиссией, мало чем отличались от предложений адм. Бейкона. Комиссия так же, как и Бейкон, считала необходимым поставить заграждение между Gris Nez и Varne с тем, чтобы потом продолжить его до Фолькстона, и разделяла взгляд адмирала о необходимости постоянно держать поверхность моря над местом заграждения в лучах прожекторов. Однако, в вопросе освещения она не вполне согласилась с Бейконом. Учитывая, что лодка, пойманная в лучи прожектора, всегда уходит на глубину, Комиссия рекомендовала, чтобы вся водная поверхность заграждения освещалась как можно сильнее и чтобы в дополнение к прожекторам траулеры время от времени жгли фалшфейера, а также, чтобы были поставлены светящиеся буи и плавучие маяки. Она считала, что командиры германских лодок начнут проходить заграждения под водой только после того, как убедятся, что пройти по поверхности необнаруженными почти невозможно. В противном случае они не станут опускаться. Адм. Бейкон категорически протестовал против постановки маяков и в этом вопросе расходился с Комиссией.

В заключение Комиссия обращала внимание на необходимость оказания самой широкой моральной и материальной поддержки

всем лицам, занятым опытами с теми приборами, которые по окончании испытаний предложено использовать на новом заграждении, намеченного к постановке восточнее старого.

К числу этих приборов принадлежал прибор профессора Брагга для обнаружения лодок, известный под названием

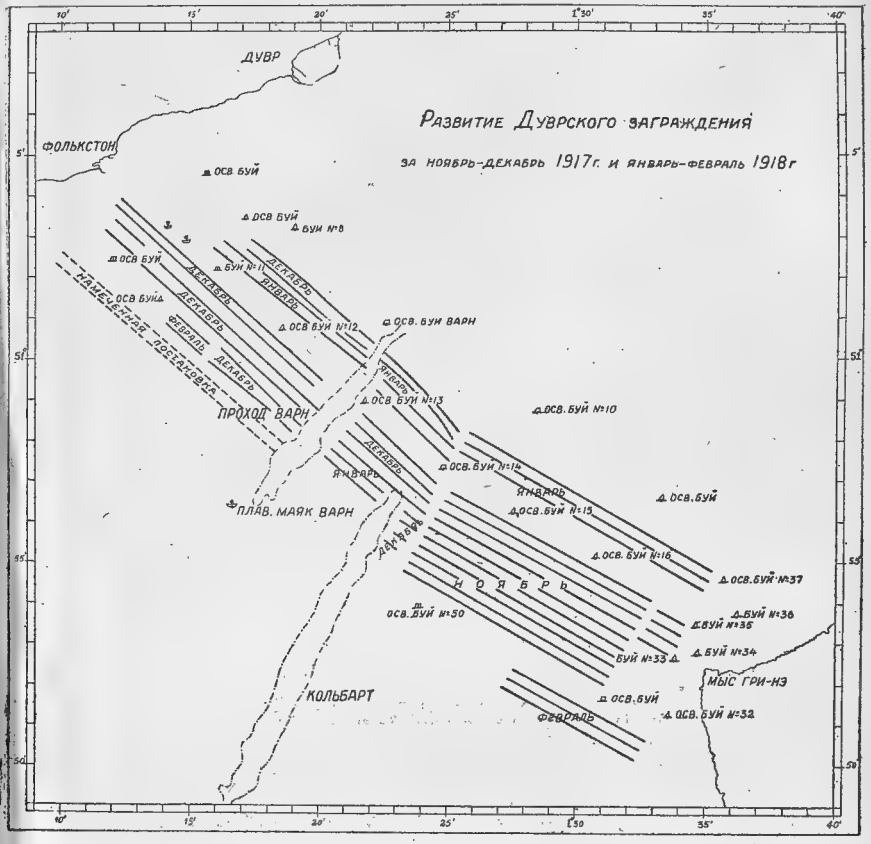


Схема 30.

«Контур для улавливания звуков идущей лодки» (indicator loops), а также и новый тип мин—магнитных, детонирующих при приближении к ним стального корпуса корабля, и мин, детонирующих от действия звуковых волн.

Новое заграждение Комиссия рекомендовала поставить между South Calliper и отмелью Dyck; оно должно было состоять из четырех рядов новых мин. Приборы же профессора Брагга предполагалось установить между новым и старым заграждениями.

По некоторым вопросам Комиссия и адм. Бейкон значительно расходились во взглядах. У обеих оконечностей глубоководного заграждения требовалось оставить проходы для торгового движения, и вопрос о том, следует ли минировать эти проходы или охранять их сильными дозорными отрядами, вызывал разногласие. Вопрос о наилучшем методе прожекторного освещения тоже служил предметом спора между Комиссией и Бейконом. В нормальное время дело кончилось бы компромиссным решением или же Адмиралтейство предоставило бы местному начальнику право действовать по собственному усмотрению. Но в описываемый момент обстановка была чрезвычайно напряженная — через Дуврский пролив устремлялся непрерывный поток германских лодок. 29 ноября, в день представления в Уайтхолл доклада Комиссии, в Английском Канале и в Канале Св. Георгия находилось семь неприятельских лодок: *U-96* держалась у Smalls; *U-101* у северного берега Корнвалисса; *U-57*, *UB-80*, *UB-62*, *UB-35* и одна *UC*, номер которой остался не установленным, крейсеровали непосредственно в Канале. Неделю спустя, в тех же приблизительно районах насчитывалось одиннадцать лодок, при чем почти все прибывающие на смену лодки проходили Дуврским проливом.

Документы, взятые с германских «*U*» четыре месяца тому назад, уже тогда заставляли думать, что Дуврское заграждение не составляет для лодок препятствий, последние же сведения не оставляли в том никаких сомнений. Из показаний двух офицеров и трех матросов, спасенных со взорванной нашей *C-15* германской лодки *UC-65*, выяснилось, что хотя немецкие командиры обычно проходили заграждение ночью в момент полной воды и в случае раннего прибытия в пролив ложились на грунт, ожидая прилива, им никогда не составляло труда перейти бон. Пленные с уничтоженной 24 ноября *U-48* рассказали то же самое.

Из случайной фразы командира лодки стало очевидным, что отныне все германские «*U*»—большие и малые—будут пользоваться Дуврским проливом. Опрометчивое признание противника не могло не вызвать тревоги. При следовании неприятельских лодок в крейсерство дальним северным путем, с момента их выхода из базы и до момента потопления первого парохода проходило семь-восемь суток. Тот же промежуток времени проходил с момента потопления последнего парохода до момента возвращения в базу. Крейсерство лодок обычно продолжалось от 25 до 30 суток и, таким образом, если бы Дуврское заграждение в действительности играло ту роль, которую ему приписывали, то немецкие «*U*» оказались бы вынужденными ходить северным путем и, следовательно, половину каждого похода тратить впустую [1]). Если же командиры неприятельских лодок,

[1]) В 1917 году германские подводные лодки прошли Дуврский пролив 334 раза; потери составили всего лишь три лодки.

убедившись на опыте в возможности безнаказанно проходить Дуврским проливом, начнут постоянно пользоваться кратчайшим путем, то поход к району крейсерства у Ушана и островов Сцилли потребует 65 ходовых часов, а для того, чтобы попасть в воды, где можно встретить «дичь», понадобится лишь 24 часа.

Но этим опасения, к сожалению, не ограничивались. В Английском Канале и в Канале Св. Георгия каждый день проходил один, а иногда два «приходящих» конвоя. Сосредоточение германских подводных лодок в районе конечных пунктов следования наших наиболее важных конвоев само по себе служило достаточно зловещим предзнаменованием, но когда это сосредоточение происходило без всякой помехи с нашей стороны, грозящая опасность приобретала особенную остроту. Если значительное увеличение числа германских «*U*» на подходах к портам Англии означало начало того широкого концентрированного нападения на конвои, которое адм. Сим предвидел еще в сентябре, было чрезвычайно важно своевременно подготовиться к встрече новой угрозы и оказать должный отпор.

14 сентября, после длительных совещаний и споров, адмиралу Бейкону было послано предписание Адмиралтейства собрать все наличные дозорные отряды у нового глубоководного минного поля; оно тянулось теперь непрерывной линией, которая начиналась недалеко от французскаго берега и кончалась у отмели Varne. В случае надобности адмиралу разрешалось отозвать дозор от заграждений, стоящих у побережья Фландрии, и от заграждения, выставленного поперек Канала. Для защиты дозорных отрядов от могущих произойти нападений из Зеебрюгге надлежало сформировать сильный отряд миноносцев. Распоряжения Адмиралтейства в корне меняли установленную систему обороны и Бейкон энергично возражал, отправив в Лондон подробный мотивированный ответ. Приказание усилить охрану глубоководного заграждения было им немедленно выполнено, но адмирал считал своим долгом предупредить Адмиралтейство, что неожиданное и резкое изменение существующего плана обороны связано с серьезным риском. Если боновое заграждение через Канал не оправдало ожиданий в качестве преграды для неприятельских лодок, то все же, пока оно стоит, отправляемые в набег германские миноносцы оказываются вынужденными следовать проходом у West Kapelle. А если в распоряжении противника остается лишь один вход и выход, отряд наших дюнкеркских миноносцев всегда сможет стать на пути его отхода, а следовательно, всегда будет составлять угрозу для неприятельских миноносцев, высланных в операцию в Дуврский пролив.

Докладывая эти соображения, Бейкон указывал, что всякое перераспределение его сил, связанное с ослаблением дюнкеркского отряда, неизбежно отзовется на положении дозорных судов и дрифтеров, находящихся у минных полей, увеличивая шансы

нападения на них неприятельских миноносцев. Кроме того, сокращение числа дозорных судов при боновом заграждении приведет к тому, что повреждения в нем не будут своевременно исправляться и неприятельские лодки и миноносцы получать возможность пользоваться любой образовавшейся «прорехой».

Получив доклад Бейкона, Адмиралтейство немедленно вызвало адмирала в Лондон и 18 декабря в Уайтхолле состоялось совещание. На совещании с очевидностью подтвердилась разница во взглядах Бейкона и морского генерального штаба. Спор касался вопросов чисто технических: как следует распределять дрифтеры? допустимо ли, чтобы дозорные миноносцы входили в лучи прожекторов? подвергаются ли наши миноносцы, находящиеся ночью в проливе, опасности быть атакованными своими торпедными катерами? и т. п. Но тем не менее спор выяснил коренное расхождение во взглядах по вопросам, имеющим принципиальное стратегическое значение. Адм. Бейкон настаивал на такой дислокации, которая обеспечивала бы безопасность наиболее важных пунктов вверенного ему района. Этих пунктов имелось много, они были разбросаны, и Бейкон считал необходимым так разделить находящиеся в его распоряжении корабли, чтобы не обнажать ни одного из этих пунктов. Некоторые из представителей морского генерального штаба называли подобное распределение «дислокацией потерянных возможностей»; по их мнению, надлежало все наличные силы сосредоточить у глубоководного минного поля и так организовать систему обороны, чтобы неприятельские лодки оказывались вынужденными погружаться на минном поле. Расхождения во взглядах по вопросу обороны Дуврского пролива не ограничивались разногласием между Бейконом и Адмиралтейством. Среди офицеров генерального штаба голоса тоже разделились, некоторые из них считали невозможным согласиться на ломку плана обороны Дуврского пролива. События последующих суток чрезвычайно укрепили позицию тех, кто поддерживал мнение комиссии Кийса. Днем адм. Бейкон выехал из Лондона с обязательством выставить на минном поле дозорные суда с прожекторами и фалшфейерами. С наступлением темноты 19 декабря дозор был выставлен, и в ту же ночь *UB-56*, вынужденная погрузиться, взорвалась на минах и погибла.

Второй доклад комиссия Кийса представила 21 декабря. От предыдущего он отличался главным образом тем, что в нем разбирался вопрос применения новых типов мин и новых приборов для обнаружения присутствия лодок. Доклад носил чисто технический характер и не заключал в себе никаких новых предложений. Но он несомненно лил воду на мельницу тех, кто настаивал на сосредоточении дозорных отрядов у опасной зоны. Комиссия указывала, что теряется всякий смысл новых противолодочных средств и заграждений, если неприятельские лодки не будут на них наталкиваться. Существующая же дислокация

в Дуврском проливе не представляет к тому никаких возможностей и требует радикального изменения.

Несмотря на очевидность доводов, они не поколебали убеждения тех лиц из состава Адмиралтейства, которые не соглашались на коренную ломку системы обороны Дуврского пролива.

Пока тянулась вся эта дискуссия, Адмиралтейству пришлось заняться расследованием причин катастрофы, происшедшей несколько дней тому назад в другом районе.

2. Вторичное нападение на скандинавский конвой 11—12 декабря 1917 г.

(Схемы 31, 32 и 33).

Читатель припомнит, что в результате обсуждений, последовавших после набега немецких заградителей *Бремзе* и *Брюммер*, было вынесено предложение удлинить промежуток времени между очередными выходами скандинавских конвоев.

Адмиралтейство не могло, однако, санкционировать это предложение, не выяснив предварительно всей обстановки, связанной со скандинавским судоходством, и не убедившись, что проектируемое изменение не нарушит его нормального течения. Вопрос осложнялся последовавшим недавно соглашением между британским и норвежским правительствами, по которому Великобритания обязывалась ежемесячно отправлять в Норвегию 250 000 *т.* угля. Ноябрьские отправки не достигали даже половины обусловленного количества, и Адмиралтейство, вполне понятно, не торопилось утвердить предложения, могущего повлиять отрицательно на товарооборот нашей торговли с Норвегией, Швецией и Данией.

После длительного изучения всего вопроса в целом было решено, что для ускорения товарооборота необходимо сократить путь следования скандинавских конвоев. Но раньше, чем приводить это решение в исполнение, требовалось подробно выяснить взгляды тех лиц, которые непосредственно ведали отправкой конвоев. 10 декабря представитель морского генерального штаба кап. 1 р. Гендерсон приехал в Лонгхоуп для совещания с портовым конвойным начальством. Предложение высылать конвои не из Лервика, а из Methil возражений не встретило. Путь отсюда был короче, а гавань в Methil, лучше оборудованная, представляла больше удобств, чем Лервикская гавань.

Главнокомандующий Гранд-Флитом соглашался с доводами Адмиралтейства, но предупреждал, что хотя проектируемый план увеличит товарооборот между Англией и Скандинавским полуостровом, но в то же время увеличит и шансы нападения на конвои надводных неприятельских сил, т. к. проектируемый путь следования конвоев ближе к германским базам, чем старый путь.

По мнению адм. Битти, надлежало перейти на систему Атлантических конвоев, т. е. поставить конвои на линии Шотландия—

Норвегия под защиту крейсеров. За несколько часов до отправления главнокомандующим Гранд-Флитом его предупреждения адм. Шеер закончил последние приготовления для вторичного удара по нашей торговле со Скандинавией.

Новый план, разработанный штабом Шеера, был шире предыдущего: на этот раз намечалось напасть на конвой в двух точках. Одна полуфлотилия миноносцев должна была действовать

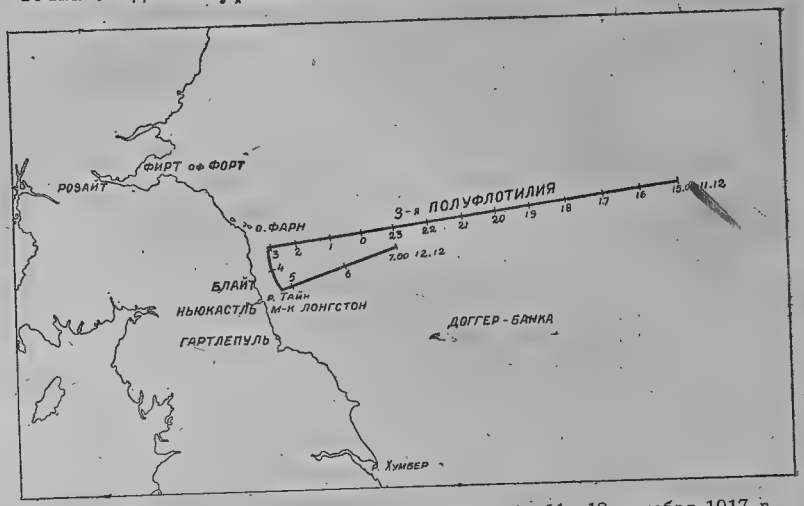


Схема 31. Операция 3-й германской полуфлотилии 11—12 декабря 1917 г.

в так называемом «военном канале» (war channel) у восточного нашего побережья, а вторая—у восточной оконечности линии Берген—Лервик. Обе полуфлотилии—3 и 4 составляли 2 минную флотилию, сформированную из новейших быстроходных миноносцев. Рано утром 11 декабря неприятельские миноносцы с легким крейсером *Эмден* вышли в море и к 3 ч. дня подошли к NO-му углу Доггер-банки. Здесь они разделились: 3 полуфлотилия под брейд-вымпелом кап. 2 р. Ганса Кольбе пошла на N, 4 полуфлотилия легла курсом WSW в направлении на Ньюкастль.

10 декабря в 2 ч. д. из Лервика, сопровождая «южный» прибрежный конвой, вышли миноносцы *Ouse* и *Garry*. Скандинавский конвой попрежнему выходил ежедневно, и 11 декабря миноносцы *Pellew* и *Partridge* с четырьмя вооруженными траулерами *Livingston*, *Tokio*, *Commander Fullerton* и *Lord Alverstone* вывели из Лервика конвой в составе шести пароходов. В Marsten этот конвой ожидался на следующий день около полудня, при чем он должен был пройти через две точки назначенного рандеву: одна находилась в 15 милях на S от Лервика, вторая в 25 милях на SW от входа в фиорд Bjorne.

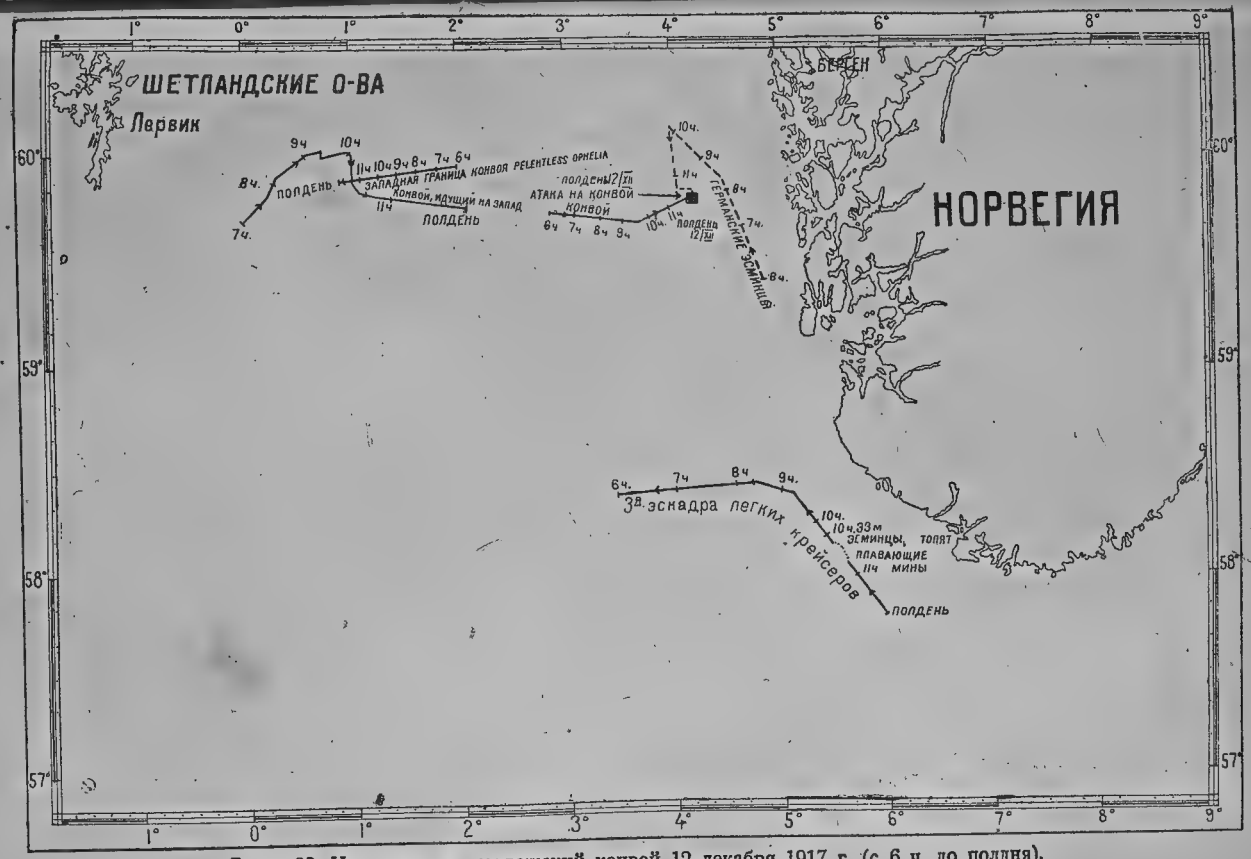


Схема 32. Нападение на норвежский конвой 12 декабря 1917 г. (с 6 ч. до полдня).

11 декабря в море вышли две наших эскадры. 3 эскадра легких крейсеров в составе *Chatham, Yarmouth* и *Birkenhead* с четырьмя миноносцами вышла из Розайта в 5 ч. 15 м. дня, имея приказание в 8 ч. 30 м. у. 12 декабря подойти на тридцать миль на WSW к Jaederen, а затем произвести поиск в устьи Скагеррака по направлению к Bovbierg и с наступлением темноты вернуться обратно. «Этот отряд,—показывал впоследствии следственной комиссии адмирал де-Брок,—был выслан в соответствии с установленным порядком, согласно которого в море периодически высылались крейсера для прикрытия судоходства на линии Берген—Лервик, а также с целью по возможности заранее получить сведения о неприятельских силах, вышедших из Гельголандской бухты».

В 10 ч. в. 11 декабря из Скапа-Флоу вышли с четырьмя миноносцами крейсера *Shannon* и *Minotaur* (2 крейсерская эскадра) для охраны пути между Лервиком и Норвегией. Отрядом командовал командир *Shannon* кап. 1 р. Молтено. Ему предписывалось утром 12 декабря войти в соприкосновение с «западным» конвоем, а затем пройти на Ost и прикрывать путь следования «восточного» конвоя, проход которого ожидался днем.

Пока *Shannon* и *Minotaur* снимались с якоря, 3 германская полуфлотилия приближалась к берегам Англии. Около 5 ч. дня противник перехватил несколько наших радио, значительно повлиявших на его план операций, и вывел из них следующее заключение: вечером отряд английских миноносцев должен выйти из Ферт-оф-Форта, сопровождая идущий на S конвой каботажников; восемь английских крейсеров находятся в Розайте, отряд миноносцев стоит в Тайне; два миноносца в Иммингаме. Все это от начала до конца не отвечало действительности, в особенности в отношении конвоя, который якобы выходит из Ферт-оф-Форта. Никакой конвой не выходил из Ферт-оф-Форта и туда не ожидался. Единственные находившиеся у побережья конвои были: конвой, шедший на S под охраной миноносцев *Ouse* и *Garry*, и конвой из пароходов, следовавших в порты восточного берега Англии под охраной миноносцев *Rother* и *Moy*. Оба конвоя оставили Лервик 10 декабря. Правда, в нескольких радио, сделанных местными станциями, упоминалось об охранных судах и отрядах, но не в том смысле, в каком это понимали немцы. Речь шла о миноносцах и дозорных судах, высылаемых для охраны протраленных фарватеров и прибрежных путей, для осмотра каботажных судов и т. п.

Тем не менее поиски фантастического конвоя привели противника очень близко к реальному конвою. Курс неприятельских миноносцев быстро сходился с курсом шести пароходов, охраняемых *Ouse* и *Garry*. В полдень 11 декабря конвой находился в широте Абердина, а в 4 ч. дня, т. е. за час до того, как на флагманском германском миноносце перехватили наше радио, сделанное станцией в Inchkeith, в 45 милиях на Ost от Fifeness.

В половине девятого конвой открыл огонь маяка L ngstone и прошел его около 11 ч. в., не подозревая, что к Ost-у от него в темноте рыскает сильный неприятельский отряд. С наступлением темноты пошел дождь и нашла мгла. Датский пароход *Peter Willemoes* и шведский *Nike* потеряли место в строю и отстали. Командиры миноносцев, считая, что они отделились, направляясь прямо в Blyth, не сделали им никакого сигнала. Немцы в это время были совсем близко и надо думать, что отсутствие сигналов с миноносцев и спасло конвой от гибели.

В 12 ч. 30 м. германские миноносцы, находясь в 25 милях на Ost от «военного канала», встретили *Peter Willemoes* и утопили его торпедным залпом. Капитан парохода, думая, что он находится около 6 миль восточнее Farn Islands, оказался фактически гораздо дальше своего счислимого места.

Пустив его ко дну, командующий непр. полуфлотилией проложил курс на огонь Longstone, но, к своему удивлению, обнаружил, что огонь не горит. В ночное время по «военному каналу» пароходное движение почти отсутствовало—Адмиралтейство сделало распоряжение, чтобы ряд маяков и береговых огней зажигался лишь на короткие промежутки. В ночь на 12 декабря огонь Longstone, по требованию начальника конвоя, зажгли на время с 9 ч. 30 м. до 11 ч. 30 м. в. и, таким образом, когда герм. миноносцы пришли на его видимость, он уже не горел. Все побережье было погружено во мрак и противнику пришлось огибать острова Фарн на большом расстоянии. Подвигаясь к N-у, немцы не встретили никого и, считая, что конвой, вышедший из Ферт-оф-Форта, ускользнул, вскоре опять повернули на S (схема 31).

В момент потопления п/х *Peter Willemoes* миноносцы *Ouse* и *Garry* со своими пароходами проходили траверз острова Coquet и находились в 30 милях к S-у от неприятеля; следовательно, немцы имели полную возможность нагнать конвой и уничтожить его до наступления рассвета. Если бы они взяли с датского парохода пленных, то несомненно выяснили бы это обстоятельство и не потратили бы напрасно времени, идя на N. Конвою чрезвычайно повезло в том отношении, что командующий непр. полуфлотилией ни разу не воспользовался случаем проверить полученные по радио недостаточно надежные сведения об обстановке.

В 4 ч. у. герм. миноносцы встретили второй отбившийся от конвоя пароход—*Nike*. Последний отстал меньше, чем *Peter Willemoes* и находился от конвоя не далее 20 миль. Противник повторил ошибку, допущенную при уничтожении *Peter Willemoes*. Выпустив по *Nike* торпеду, немцы не сделали попытки взять пленных и выяснить истинную обстановку; они настолько торопились, что ушли, не убедившись даже, что пароход затонул. *Nike* же удержался наплаву.

Пройдя немного дальше, неприятельские миноносцы обнаружили несколько небольших пароходов. Эти беззащитные суденыш-

ки и были приняты за часть того конвоя, который немцы искали, и по ним открыли жаркий огонь. Один быстро утопили, другим удалось скрыться и избежать гибели. Не обнаружив больше никого, неприятельские миноносцы повернули обратно. В 5 ч. у. они легли курсом на Гельголандскую бухту и к рассвету английский берег скрылся из вида противника.

Прошло несколько часов раньше, чем у нас поняли, что судоходство «в военном канале» подверглось нападению надводных неприятельских сил. Вскоре после 4 ч. у. с сигнальной станции в Blyth передали, что на NO слышна сильная канонада; четверть часа спустя, это сообщение подтвердила Гартлепульская станция. Позднее в Адмиралтейство поступила телеграмма со станции North Shields, в которой указывалось, что стреляют, вероятно, *Ouse* и *Garry*. Старший морской начальник в Тайн сделал радио на *Ouse*, спрашивая, слышали ли на нем стрельбу, и получил ответ: «да, слышали, но от нас далеко». Ответ говорил за то, что конвой в безопасности [1]).

Правда не замедлила бы обнаружиться, но два избежавших ночью гибели парохода сообщили, что они подверглись нападению подводной лодки. Это сообщение разъяснило причину таинственой ночной канонады и Адмиралтейство удовлетворилось полученными сведениями. В полдень 12 декабря в Лондоне все еще не знали о событиях, происшедших в «военном канале», но даже, если бы Адмиралтейство узнало о них раньше, оно все равно вряд ли успело бы парировать готовящийся обрушиться удар.

В 11 ч. 45 м. у. 12 декабря конвой во главе с миноносцем *Pellew* подходил к месту второго рандеву, на SW от фиорда Bjorne. Миноносец *Partridge* шел позади *Pellew*, а за *Partridge* шли шесть пароходов, имея впереди и по сторонам по вооруженному траулеру.

Сильный NW разводил очень крутую волну; если бы миноносцы увеличили ход, они стали бы зарываться носом. Почти одновременно, впередсмотрящие обоих миноносцев увидели в N-ой части горизонта какие-то неизвестные суда. Командир *Partridge* приказал сделать опознательный, но прожектор оказался не в порядке и прошло десять минут пока сигнал не был сделан и пока не передали на *Pellew*, что ответ на опознательный последовал неверный. В течение этих десяти минут неизвестные суда все приближались и только тогда, когда они сблизились на 5 миль, на английских кораблях прозвучали колокола боевой тревоги и командир *Pellew* сделал конвою сигнал «рассеяться». *Pellew*, имея за кормой *Partridge*, прошел под носом конвоя, чтобы выйти ближе к противнику. За несколько минут до начала боя было сделано радио главнокомандующему

---

1) Конвой прибыл в Хумбер 12 декабря между 3 и 4 ч. дня. Командиры охранных миноносцев не подозревали, что два отставших парохода ночью стали жертвами нападения неприятельских надводных кораблей.

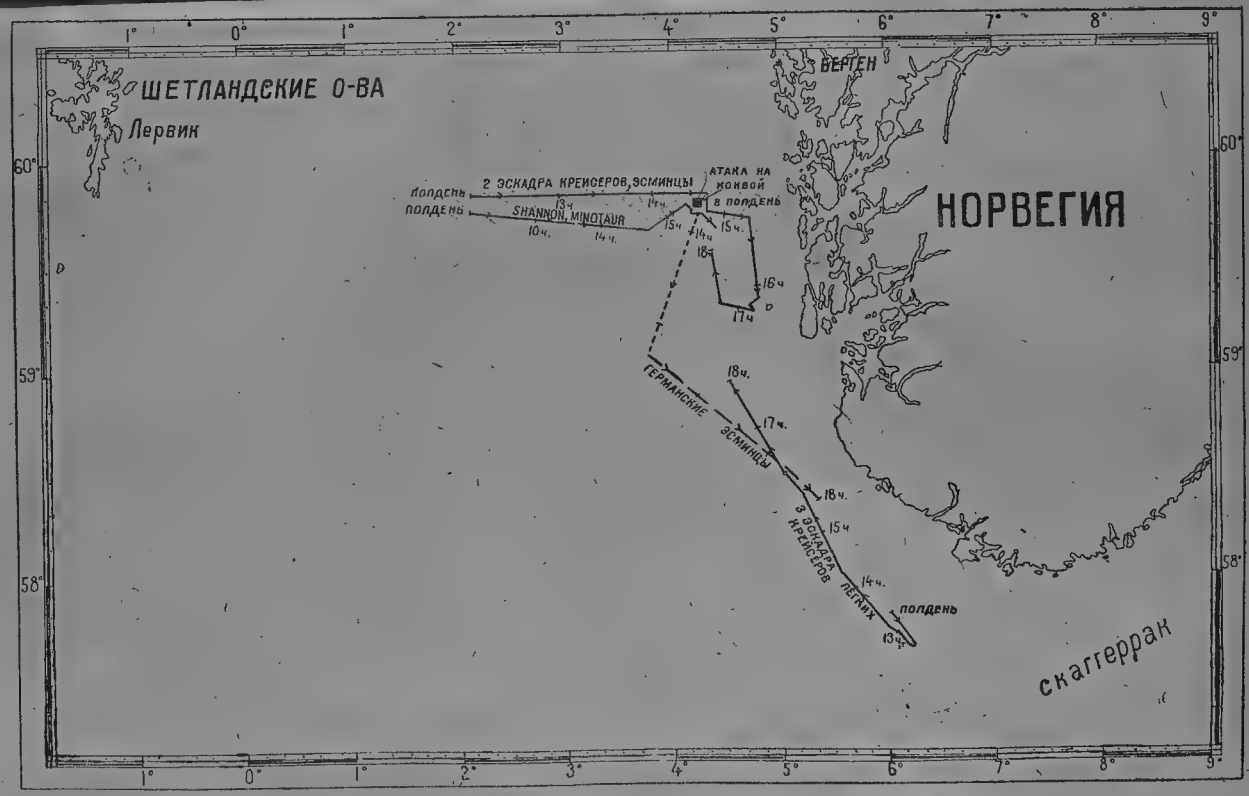


Схема 33. Нападение на норвежский конвой 12 декабря 1917 г. (с полдня до 18 ч.).

с сообщением, что миноносцы вошли в соприкосновение с неприятелем, силы которого еще не выяснены. Командиры миноносцев не были поставлены в известность о том, что в море находятся наши крейсера, и донесение о противнике они могли послать только главнокомандующему.

Командир *Pellew* кап.-лейт. Кавендиш, решив итти на сближение с противником, рассчитывал выиграть немного времени и этим несколько увеличить шансы конвоя на спасение. Но численность немцев позволяла им легко парировать задуманный маневр. Три непр. миноносца легли курсом, параллельным *Pellew* и *Partridge*, четвертый занялся разгромом пароходов.

Наши миноносцы находились под ветром у противника и положение их было отчаянное. Водяная пыль и брызги срываемых ветром верхушек волн обливали комендоров, а в те моменты, когда *Pellew* и *Partridge* были между валами, немецкие миноносцы почти совершенно скрывались из вида. Только видневшиеся над водой мачты и верхняя часть дымовых труб показывали их место. Немцы прекрасно использовали свое наветренное положение. Стрельба их, как всегда, отличалась меткостью и быстротой: несмотря на то, что она несла нашим кораблям разрушение и смерть, она не могла не вызывать восхищения тех, кто имел несчастье ее наблюдать.

С самого начала боя участь *Partridge* была решена. Один из первых неприятельских снарядов попал в носовую часть машинного отделения и перебил главный паропровод. Мгновенно машинное отделение заполнилось паром и все находившиеся в нем люди оказались заживо сваренными; миноносец остановился. Повторные отчаянные попытки старшего механика кап. 2 р. Бутта и одного из машинных унтер-офицеров проникнуть в машину и оказать возможную помощь не удались. Через несколько минут последовало попадание в кормовую пушку; пушка вышла из строя. Почти одновременно под полубаком взорвалась торпеда и миноносец начал медленно погружаться. В эту минуту *Partridge* обладал не бо́льшей подвижностью и способностью к сопротивлению, чем щит во время практической стрельбы. Командир миноносца кап.-лейт. Рансом разрешил команде спасаться, приказав старшему механику сделать все, что окажется в его силах, чтобы миноносец затонул быстро.

Команда начала спускать полуразбитые шлюпки. В этот момент неприятельские миноносцы вошли в угол обстрела торпедных аппаратов *Partridge* и лейтенанты Грей и Вальтерс, не желая задерживать людей и этим уменьшать их шансы на спасение, решили произвести торпедный выстрел собственными силами. Торпеда, выпущенная из кормового аппарата, попала, но не взорвалась. Тогда они бросились к носовому аппарату, но палуба под ним оказалась настолько исковерканной, что аппарат не ворочался. Вскоре Грей получил ранение в бедро и вместе со старшим офицером был посажен в шлюпку, но шлюпка перевернулась. Оба

они поплыли к ближайшему плоту. Видя, что силы оставляют старшего офицера, Грей, несмотря на рану, все время его поддерживал и доплыл до плота. Когда оказалось, что на плоту осталось место только для одного, Грей отказался им воспользоваться и поплыл к ближайшему немецкому миноносцу. Несмотря на ледяную воду, в которой Грей плавал уже полчаса, и кровотечение, он все-таки добрался до миноносца. Вытащенный на палубу немецкими матросами и теряя сознание, Грей увидел, как *Partridge*, в который попала третья торпеда, взлетел на воздух [1]).

Pellew спасся чудом. В первые же минуты боя немецкий снаряд попал ему в машину и ход миноносца быстро падал. Командир повернул и приказал стрелять торпедами, но действовать мог только носовой аппарат, кормовой—сразу оказался выведенным из строя. Если бы противник выделил против *Pellew* хотя бы один из своих миноносцев, участь его была бы решена. Но, по счастью, налетел сильный дождевой шквал и скрыл уходящий *Pellew*. Противник не преследовал, а сосредоточил огонь всех миноносцев по пароходам и траулерам. Из них не спасся ни один. Через час после появления неприятеля на поверхности моря остался один только подбитый *Pellew*, медленно подвигавшийся к берегам Норвегии с затопленной левой машиной, и несколько шлюпок с горстью уцелевших с миноносцев и пароходов. Часть лежала раненая под банками, часть с трудом двигала веслами, стараясь выгрести против ветра и волны.

Раньше всех узнали о катастрофе на крейсере *Shannon*. В полдень его радиостанция перехватила сообщение конвойных миноносцев главнокомандующему о появлении неприятельских судов, и кап. 1 р. Молтено немедлено увеличил ход отряда до 20 узлов. В 12 ч. 15 м. ему на мостик подали еще одно радио. Позывные отправителя установить не удалось, так как немецкие станции все время перебивали, но текст радио разобрали. В радио говорилось: «неприятельские миноносцы в точке рандеву T» [2]).

В момент получения второго тревожного радио *Shannon* и *Minotaur* с миноносцами находились в 60 милях на W от противника.

Командир *Shannon* тотчас же выслал миноносцы вперед, а сам с *Minotaur* полным ходом пошел за ними.

Радио с *Partridge* было вручено главнокомандующему в 12 ч. 25 м. Оно не давало никаких указаний относительно

1) Эти подробности были получены от кап. 2 р. Бутта, по представлению которого Грей получил серебряную медаль и грамоту человеколюбивого общества. Действия самого Бутта были не менее доблестны. Трижды пытался он проникнуть в машину, после того, как выключили главный паропровод, но не мог. Наконец, перед гибелью миноносца он достиг своей цели. Несмотря на стоящий в машине пар, полную темноту и быстро поднимающийся уровень воды, затопившей машинное отделение, он открыл кингстон и таким образом выполнил приказание командира ускорить конец миноносца.

2) Восточная точка рандеву конвоя, в 25 милях на SW от входа в фиорд Bjorne.

состава и силы противника и адм. Битти, вынужденный считаться с возможностью выхода значительных сил Флота Открытого моря, приказал подымать пары линейным крейсерам, 5 эскадре линейных кораблей, а также 2 и 4 эскадрам легких крейсеров. Несколько минут спустя, он получил радио *Shannon* с сообщением о появлении неприятельских миноносцев в точке T. Последнее радио значительно разъяснило обстановку, и Битти в 1 ч. 03 м. приказал 3 эскадре легких крейсеров занять дозор в районе, в котором произошла катастрофа. Почти одновременно и Адмиралтейство узнало о событиях у восточного побережья Англии. Телеграмма главнокомандующего была получена в Уайтхолле около 2 часов дня, а за семь минут до этого старший морской начальник в Тайне телефонировал, сообщая, что ночью неприятельские миноносцы были у Blyth. Набеги на конвои и на побережье были, очевидно, связаны друг с другом, они могли представлять собою действия предварительного диверсионного характера, и Адмиралтейство приказало Гранд-Флиту и гарвичским силам подымать пары и находиться в полуторачасовой готовности.

Тем временем командир *Pellew* благополучно довел свой миноносец ко входу в фиорд Selbjorn. При подходе к острову Slotterö его встретил норвежский миноносец *Hvas*, командир которого лейтенант Зольхейм оказал нашему миноносцу полное содействие и, взяв его на буксир, довел до якорного места. В 3 ч. д. командир *Shannon* получил радио кап.-лейт. Кавендиша, в котором последний доносил о прибытии в Slotterö, сообщая, что миноносец дать хода не может.

Высланные *Shannon* вперед миноносцы к 2 часам дня подошли к месту катастрофы и начали подбирать уцелевшие плоты и шлюпки. Работа заняла около часа времени. Таким образом немцы оказались на два с половиной часа впереди ближайших к ним британских сил. Однако, надежда перехватить и принудить их к бою еще не пропала. Между SW-ым берегом Норвегии и Bovbierg, т. е. на пути отхода неприятеля, находилась 3 эскадра легких крейсеров, и старший из командиров кап. 1 р. Уллкомб (легк. кр. *Birkenhead*) узнал о несчастьи сразу, т. е. одновременно с командиром *Shannon*. В назначенное время эскадра подошла к W-му концу дозорной линии и крейсера разошлись по фронту длиною около 10 миль. В полдень 12 декабря они находились в 150 милях на S от точки южного рандеву конвоя, идя курсом SSO по направлению Bovbierg. *Birkenhead* шел на левом траверзе *Chatham*; *Yarmouth*—на правом. О нападении на конвой первым узнал находившийся в завесе миноносец *Rival*. Вскоре после полудня он принял радио *Partridge* и немедленно передал его на *Birkenhead*. В 12 ч. 25 м. радио было вручено командиру; Уллкомб сразу повернул на 16 R и пошел к указанному месту. К моменту получения приказания главнокомандующего он уже прошел 23 миль по направлению к восточной точке рандеву конвоя. Днем крейсера все время

продвигались на N и, если бы немцы пошли обратно тем же путем, каким вышли, то неприятельская полуфлотилия не могла бы проскочить незамеченной отрядом Уллкомба. Своему спасению неприятельские миноносцы обязаны чистой случайности. Стояла очень свежая погода, и командующий неприятельской полуфлотилией, покончив с конвоем, чтобы укрыться от волны и ветра, решил возвращаться через Скагеррак, при чем проложенный им обратный курс проходил сравнительно близко от берегов Норвегии.

Весь день крейсера 3 эскадры высматривали немцев, но тщетно; они, повидимому, около 5 ч. дня проскочили позади нашего отряда и, надо думать, прошли недалеко. Однако, ни на крейсерах, ни на миноносцах никаких признаков неприятеля не обнаружили. После захода солнца *Chatham*, *Yarmouth* и *Birkenhead* перестроились в кильватерную колонну. С наступлением темноты пропала последняя надежда перехватить противника, и высланным из Розайта [1]) эскадрам не оставалось ничего другого, как прикрывать возвращение *Pellew* из Норвегии. Поврежденный миноносец—единственное судно, уцелевшее из состава конвоя, утром 15 декабря совместно с *Shannon*, *Minotaur* и четырьмя миноносцами пришел в Скапа-Флоу.

Спустя трое суток после атаки конвоя, в Адмиралтействе состоялось совещание для обсуждения решений, которые уже были приняты на предыдущем совещании в Розайте. Вторичный удачный набег противника на скандинавский конвой не поколебал убеждения, что портом выхода конвоя должен быть Methil, а не Лервик. Совещание обсудило все вытекающие из принятого решения сложные последствия и разработало соответствующий подробный план. План получил утверждение и в начале 1918 года новая организация вошла в силу. Конвои между Хумбером и Methil ходили ежедневно; из Methil в скандинавские порты и обратно—каждые трое суток. Все распоряжения, касавшиеся непосредственно конвоев, исходили из Адмиралтейства; назначение охранных кораблей было возложено на главнокомандующего Гранд-Флитом. Хотя конвои раньше, чем пересекать Северное море, подымались к N-у до широты Абердина, новый путь открытым морем был длиннее и проходил ближе к германским базам, чем путь Лервик-Берген. При новой организации конвои, уже дважды пострадавшие, оказывались более открытыми непр. набегам, чем при старой, поэтому для обеспечения безопасности торгового пути, по которому текли ценнейшие грузы и безопасность которого имела громадное политическое значение, было решено регулярно назначать в состав прикрывающих отрядов линейные силы.

Выделение линейной эскадры для защиты торговли представляло собою громадное отступление от того принципа сосредо-

---

[1]) 1-ая эскадра линейных крейсеров, 1-ая эскадра легких крейсеров и шесть миноносцев.

точения сил, который с первых дней войны всегда доминировал во всех вопросах организации и использования Гранд-Флита; оно лучше всего иллюстрирует напряжение наших сил и средств, вызванных войной немцев против торговли.

3. Подводная война в декабре 1917 г.

Активность подводного противника в наших прибрежных районах, проявленная впервые в середине ноября, в декабре усилилась и сопровождалась значительными успехами. Общая цифра потерь тоннажа, упавшая в предыдущем месяце, в декабре заметно повысилась. В последних числах декабря судоходство пострадало особенно сильно на прибрежных путях.

О том беспокойстве, которое вызывало использование выходящими в крейсерство большими германскими лодками Дуврского пролива, нами упоминалось выше. Успех наших противолодочных мер тоже заметно понизился за последний месяц. В декабре в Отечественных водах было уничтожено лишь пять германских «*U*», одна стала жертвой несчастного случая [1]).

Подробный анализ всех наиболее выдающихся моментов событий подводной кампании за год не давал данных для каких-либо определенных выводов и предсказаний на будущее. Для союзников наиболее важным показателем является тот факт, что, начиная с летних месяцев, суточная «производительность» каждой оперирующей лодки противника неизменно падала. В этом отношении представляет большой интерес таблица, составленная французами (см. стр. 223).

Падение суточной «производительности» неприятельских лодок определенно говорило в пользу всех наших противолодочных мер в целом. Но сосредоточенное наступление германских лодок на прибрежные торговые пути и узловые районы судоходства не увеличило заметно опасности, которой они подвергались, оперируя теперь в зонах, охранявшихся дозорными флотилиями, оборудованными теми аппаратами, на которые в начале года возлагались такие большие надежды. Хотя эти флотилии ежедневно выслушивали лодки в Канале и в Ирландском море, но быстро теряли след лодки и не могли служить подводному противнику серьезной помехой. Неудача гидрофонных флотилий особенно ярко сказывалась в Ирландском море, где за последние три месяца сосредоточились подводные операции противника.

---

1) *UB-81* взорвалась 2 декабря на глубоководном минном заграждении; в Канале; *UC-69* была протаранена 6 декабря у м. Барфлер подлодкой *U-96*; *UB-75* погибла 10 декабря в минных сетях у Flamborough Head; *U-75* погибла на заграждении у Боркума 13 декабря; *UB-56* взорвалась 19 декабря на мине у бельгийского побережья; *U-87* погибла 25 декабря в Ирландском море в бою с *P-56* и канонерской лодкой *Buttercup*.

1917 г.	Число оперировавших лодок	Общее число дней активных опер.	Количество тоннажа, уничтоженного в Атлантическом океане.	Количество тоннажа, уничтоженного в Канале.	Результаты: Число судов, уничтожен. за сутки одной лодкой.	Результаты: Количество тонн, уничтож. за сутки одной лодкой.
Январь	23	310	241 000	6 500	0,5	775
Февраль	35	410	353 000	29 000	0,450	860
Март	40	455	405 000	58 000	0,55	889
Апрель	50	660	550 000	46 000	0,375	870
Май	41	535	385 000	23 500	0,40	717
Июнь	50	745	498 500	88 000	0,25	669
Июль	47	720	423 000	44 500	0,215	588
Август	38	630	349 000	26 000	0,19	485
Сентябрь	53	850	233 000	65 500	0,14	274
Октябрь	41	620	289 000	62 500	0,15	466
Ноябрь	39	515	165 000	67 000	0,165	320
Декабрь	50	760	216 000	67 000	0,13	284

Как только немцы усилили свою подводную деятельность в Ирландском море, командир порта в Мильфорде в.-адм. Дер сразу убедился в неудовлетворительности той противолодочной организации, во главе которой он стоял. В середине октября Дер послал в Адмиралтейство подробный доклад об обстановке. «Отправлять пароходы—писал адмирал—в расчете, что их смогут защитить дозорные флотилии отрядов местной обороны, равносильно отправлению их на верную гибель. Допустимо ли, чтобы торговые суда проходили Отечественные воды без охраны? По моему мнению, необходимо:

а) охранять конвои до портов назначения,

б) ввести систему конвоев и для каботажного судоходства, возложив его охрану на дрифтеры или другие мелкие суда.

При невозможности найти сразу достаточное количество кораблей для охраны необходимо — если потребности страны позволяют — задерживать торговые суда в портах, пока охрана не будет сформирована. Короче говоря, надо охранять все судоходство, для чего потребуется расформировать дозорные флотилии местной обороны и привлечь их для несения конвойной службы.

Подобная система дает тот плюс, что атакующая пароход лодка непременно встретит отпор со стороны хотя бы одного охранного судна. При существующей же организации дело обстоит иначе; противнику ничто не мешает уклоняться от встречи с дозорными судами и топить беззащитных купцов тогда, когда поблизости нет никакой вооруженной силы. Гидрофонные флотилии можно оставить там, где они сейчас, но я

считаю, что при пользовании существующими выслушивателями и непрекращающейся дурной погоде операции гидрофонных флотилий сводятся к бесцельному расходованию нужных судов».

Последовавшие события показали правильность доводов адм. Дера. Ирландское море с его узкими входами представляло собою в оперативном отношении идеальный театр для гидрофонных флотилий. Казалось, что неприятельские лодки обязательно должны обнаруживаться и неотступно преследоваться гидрофонными дрифтерами, расставленными адм. Дер между берегом Уэллса и юго-западным побережьем Ирландии. Однако, в ноябре по этому пути прошло свыше пяти лодок, но ни одна из них не была обнаружена гидрофонными флотилиями. В течение всего месяца адм. Деру постоянно приходилось собирать наличные противолодочные силы и перебрасывать их в тот или иной район, где в последний раз видели лодку. 1 декабря Дер сформировал в своем районе первый конвой в составе трех пароходов, совершивших переход с рейда Барry в Мильфорд. Не сомневаясь, что единственно эта мера может защитить судоходство в Ирландском море, он решил прекратить дозорную противолодочную службу отрядов местной обороны и использовать освободившиеся суда для охранной службы при конвоях.

Результаты показали, насколько правильны были действия адмирала. В декабре между Мильфордом, Holyhead, Kingstown и южно-ирландскими портами прошло 12 конвоев, всего в числе 74 парохода, и ни один из них не пострадал.

Но конвои, организованные Дером, представляли собою мелкое мероприятие, примененное в одном отдельном районе. Достигнутый успех по сравнению с общим благоприятным результатом действия новой системы защиты торговли составлял мелкое событие.

Для того, чтобы правильно судить об обстановке подводной кампании в конце 1917 года и подвести баланс нападению и обороне, необходимо рассмотреть несколько типичных случаев борьбы с германскими «*U*», имевших место в Английском Канале, где операции противника против торговли велись особенно интенсивно.

Прибрежный торговый путь между Hartland Point и Lyme Bay был разделен на 9 участков под литерами *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, *H* и *I* (схема 34). Участки *A* и *B* находились в ведении командования в Пензансе, *C*, *D*, *E* и *F* в ведении командира порта в Фальмуте, остальные — главного командира в Плимуте. По побережью тянулся ряд наблюдательных пунктов, соединенных между собою телефонами и включенных в общую телеграфную сеть. Наблюдательные пункты на островах Сцилли, на Land's End, в Фальмуте, Плимуте и Portland Bill имели радиотелеграф. Хотя конвоирование угольщиков во Францию отнимало значительное количество москитных судов, их все-таки оставалось достаточно

Схема 34. Расположение участков охраны морских путей местными патрулями в районах Фальмута и Девонпорта.

для охраны судоходства на прибрежных путях и для дозорной службы на участках. Только в исключительных случаях на том или ином участке одновременно находилось меньше двух дозорных судов. В распоряжении каждого из указанных выше командиров портов находилась гидрофонная флотилия из траулеров или моторных катеров, т. е. те самые «охотничьи» флотилии, которые занимали столь важное место в плане противолодочной обороны, разработанном Адмиралтейством в начале года [1]).

С 16 по 18 декабря между Lands End и бухтой Lyme неприятельские лодки не обнаруживались и торговое движение совершалось нормально. Погода стояла штормовая; гидрофонные флотилии укрылись в гавани, но другие дозорные суда держались в море. В 11 ч. у. «выходящий» конвой в составе семнадцати пароходов оставил Фальмут. В качестве противолодочной завесы к Эдистонскому маяку были передвинуты траулеры с участков *F* и *G*. Плавание конвоя в Канале прошло благополучно, но днем при выходе в океан, когда конвой проходил мыс Prawle, в пароход *Riversdale* в 1 ч. 30 м. д. попала торпеда.

Траулеры, взятые с участка, расположенного против мыса Prawle, еще не вернулись на свои места. Плимутская гидрофонная флотилия отстаивалась в Торбэй. Гоняться за лодкой было некому, и главный командир в Плимуте приказал судоходство между Портландом и Плимутом приостановить. Час спустя поступило донесение, что в 8 милях к S-у от Wolf Rock взорван п/х *Vinovia*. Место гибели парохода находилось далеко за пределами участка *C* Фальмутского района и, таким образом, погони опять не удалось организовать. Оставалось только выслать помощь уцелевшим на шлюпках остаткам экипажа.

Уничтожение двух пароходов на протяжении всего лишь двух часов указывало на присутствие в Фальмутском и Плимутском районах не менее двух неприятельских лодок. За трое последних суток потоплений не было и представлялось вполне вероятным, что эти лодки пришли недавно и уйдут не так скоро. Можно было надеяться, что дозорные флотилии их выследят. Ночью радиостанция в Rame Head сообщила о замеченных к S-у от Эдистонского маяка красных огнях, и траулеры *Mewslade* и *Coulard Hill* на участке *F*, получив приказание произвести разведку, дошли до указанной точки и один из них установил гидрофонное наблюдение. Однако, ни тот, ни другой траулер ничего не видели и не слышали. С рассветом 19 декабря сведения флотилий «охотников» о местонахождении лодки ограничивались данными 15-часовой давности о месте гибели взорванных пароходов.

Рано утром 19 декабря фальмутская флотилия перешла в бухту Cadgwith, близ м. Лизард, а Newlyn'ские гидрофонные

---

[1]) Гидрофонные флотилии базировались на Newlin, Фальмут и Девонпорт.

моторные катера вступили в дозор у Lands End. Плимутская флотилия все еще оставалась в Торбэй. От NO продолжало дуть с прежней силой. Около полдня в Фальмут и Девонпорт поступили донесения, которые разъяснили появление замеченных ночью радиостанцией Rame Head красных огней. Находившийся в дозоре воздушный корабль *C-23* донес, что к югу от Эдистонского маяка выбросился на берег пароход, около которого держится «*U*». Жертвой стал французский купец *St. André*, шедший из Гавра в Оран, взорванный около полуночи неприятельской лодкой и оставленный командой. Организовывать специальные поиски этой лодки не было возможности, но так как она очевидно, оперировала в районе участков *F*, *G* и *H*, а эти участки охранялись шестью траулерами, то имелись основания надеяться, что они скоро обнаружат подводного противника.

Одна из неприятельских лодок дала о себе знать утром. Парусник *Mitchell* со скрытым артиллерийским вооружением крейсеровал у северного берега Девоншира. Ветер дул с берега и *Mitchell* шел в бакштаг на SW. В 10 ч. 10 м., когда парусник находился в 6 милях на WNW от Trevose Head, в $4^1/_2$ каб. на правом траверзе всплыла лодка.

Через минуту-другую командир *Mitchell* лейтенант запаса Лаури открыл огонь. Произошла короткая оживленная перестрелка и казалось, что несколько снарядов попало в лодку. Но повреждения во всяком случае были незначительные, так как она быстро погрузилась. Больше ее не видели. Охранявший участок *A* траулер *Sardius*, шедший в 10 каб. от *Mitchell*, полным ходом бросился к нему на помощь, но, когда приблизился, лодка уже скрылась.

В 10 ч. 25 м. наблюдательный пункт в Trevose Head сообщил о перестрелке между парусным судном и лодкой, происходящей в шести милях от берега в направлении к WNW. Донесение было послано в Пензанс, Фальмут, Swansea, Newlyn, Lands End и в Адмиралтейство; однако, прошло не мало времени раньше, чем моторные катера у Lands End получили приказание переменить район дозора. Число лодок, оперировавших в это время в западной части Канала, значительно превышало расчеты местного морского начальства. В 4 ч. дня бельгийский пароход *Prince Charles de Belgique*, на пути из Кардиффа в Гавр, в 8 милях на W от м. Лизард подвергся нападению шедшей под перископом лодки. Выпущенная торпеда не попала; дозорный гидросамолет Newlyn'ской авиастанции, летавший на высоте 500 фут, видел лодку и сбросил на нее несколько бомб [1]). О происходившем дали знать в Фальмут и на фальмутскую охотничью флотилию, крейсеровавшую в то время на NO от Лизарда у Black Head, не сразу, а пока одна

[1]) Это не могла быть ни лодка, обнаруженная вскоре после полудня, ни та, которую затем обнаружил дальше к Ost-у траулер *Take Care*.

лодка атаковала бельгийский пароход, другую, потопившую п/х *St. André*, обнаружили у южного берега Девоншира.

В 4 ч. дня траулер *Take Care*, охранявший группу Brixham'ских рыбаков, заметил неприятельскую лодку у Berry Head. Траулер быстро открыл по ней огонь, но она не приняла боя и ушла. Командир траулера не счел нужным дать знать о происшедшем ни в штаб главного командира Плимута, ни начальнику охотничьей флотилии, стоявшей в Торбэй.

Спустя некоторое время, находившаяся в дозоре у Lands End гидрофонная флотилия получила задачу выяснить путь следования лодки, обстрелянной парусником *Mitchell* у Trevose Head. Флотилии было приказано итти в Padstow и искать лодку там; в 4 ч. 15 м., когда флотилия подходила к Trevose Head, пришли новые известия.

На участке *A* неприятельская лодка потопила норвежский пароход *Ingrid*, шедший для ремонта в Кардиф. Норвежец подвергся атаке в непосредственной близости от дозорного траулера *Lysander*, который принял его команду.

Гидрофонная флотилия заняла место к W-у от Trevose Head и сразу же «услышала» лодку. Катера пошли за ней, но очень скоро «шум от лодки» потонул в шуме от винтов проходящих пароходов и флотилия около 10 ч. вечера вошла в St. Ives. За два часа до этого главный командир в Плимуте распорядился восстановить приостановленное движение судоходства. Он все еще не знал, что траулер, охранявший Brixham'ских рыбаков, несколько часов тому назад имел столкновение с лодкой у Berry Head. Приказание же, отданное в результате неудачной атаки на *Prince Charles de Belgique*, достигло фальмутской флотилии, находившейся у Black Head, лишь в 9 ч. 20 м. в., т. е. через пять с половиной часов после атаки. Оставив один траулер на месте, начальник флотилии с остальными траулерами прошел к Mounth Bay и в растоянии 6 миль от этой бухты был установлен гидрофонный дозор. Дежурство у гидрофонов продолжалось до рассвета, но безрезультатно — подводного противника не видели и не слышали. На остальных участках ночь прошла не так спокойно.

Участок *H* охранялся тремя плимутскими траулерами. Около полуночи командир одного из них *Rinaldo* увидел взрыв в направлении Start Point. Траулер повернул и пошел к месту взрыва, но ничего не обнаружил. Видел же он, как выяснилось впоследствии, взрыв парохода *Alice Marie*, утопленного лодкой, обстрелянной траулером *Take Care* в 4 ч. дня.

Пароходы, выпущенные с разрешения главного командира из гавани, пересекали бухту и шли прямо в «пасть ко льву» и до начала рассвета произошло еще два несчастья: в 1 ч. 20 м. командиры траулеров *Rinaldo* и *Ulysses* увидели на NO новый взрыв — погибал п/х *Warsaw*. Прошло несколько часов раньше,

чем удалось отыскать остатки экипажа *Warsaw*; вначале траулеры нашли только одну из пароходных шлюпок, в которой под банками лежало двое мертвых матросов. В 4 ч. утра у Start Point'а неприятельская лодка взорвала пароход *Eveline*. О последних двух случаях Дартмутская сигнальная станция сообщила очень скоро, и в 5 ч. 15 м. вновь последовало распоряжение приостановить торговое движение между Портландом и Плимутом.

Наступивший день прошел без потерь. Утром 20 декабря моторные катера из Пензанса заняли наблюдательную позицию на NO от St. Ives, затем они перешли к S-у от Wolf Bock, а через некоторое время пошли к Runnelstone. За все время нахождения в море лодок они не слыхали. С наступлением темноты из гавани вышла плимутская охотничья флотилия для поисков подводного противника на торговом пути в бухте Lyme. Начальник флотилии кап. 2 р. А. Кийс сформировал для этой цели отряд в составе миноносцев *Spitfire*, *Roebuck* и *Opossum*, пяти моторных катеров, четырех дрифтеров и двух рыболовных траулеров. Он надеялся, что, разойдясь на широком фронте, кто-нибудь из его кораблей услышит шум моторов лодки и проследит ее путь, когда же лодка на следующее утро выйдет на «большую дорогу», ее удастся принудить к бою. Но отряд Кийса никого не обнаружил; разыскиваемый им противник перешел в восточную часть Канала.

Дальнейшее детальное описание случаев излишне. До 22 декабря случаев потопления пароходов не было, затем у Лизарда погиб взорванный лодкой п/х *Mabel Baird*. Ни до уничтожения этого парохода, ни после охотничьи флотилии неприятельских «*U*» ни разу не видали и не слыхали.

С 23 по 25 декабря продолжался перерыв в поисках подводного врага, а затем снова началась серия противолодочных операций, столь же бесплодных, как и только-что описанные.

Если сравнить эти операции — типичные для всех вообще подобных операций, производившихся по всему побережью Англии, — с такими же операциями, описанными в IV томе настоящего труда, то перемена, происшедшая в методах противолодочной борьбы вырисовывается достаточно ясно.

Последний приведенный в IV томе пример охоты за подводными лодкам относился к сентябрю 1916 года. Тогда за лодками гонялись миноносцы, высылаемые из главных миноносных баз, и операциями их руководило Адмиралтейство. К концу 1917 года охота производилась исключительно по указаниям местных морских начальников. Главнокомандующий Гранд-Флитом, главные командиры портов и старшие морские начальники отдельных станций действовали вполне самостоятельно. Начальники охотничьих флотилий все приказания и сведения о противнике получали непосредственно от них. Подобная децентрализация, конечно, послужила на пользу дела, значительно сократив промежуток времени между моментом получения доне-

сения о появлении лодок и моментом прибытия в указанную точку противолодочного отряда. Если прежде сплошь и рядом проходило сорок восемь часов и даже больше, раньше чем высланный отряд или миноносец приходил в намеченный для операции район, то теперь для этого требовалось шесть, максимум восемь часов. Однако, совершенно очевидно, что даже и такой небольшой сравнительно срок все же был слишком велик. Неприятельские лодки продолжали с полной для себя безопасностью оперировать в непосредственной близости от наших дозорных охотничьих флотилий. Акустические приборы, на которые затратили столько сил и средств, не упростили проблемы противолодочной борьбы. Достигнутые успехи ограничивались только улучшением общей противолодочной организации и методов борьбы с подводной опасностью.

Утешением могли служить лишь результаты действия новой системы защиты торговли. К описываемому моменту конвои имели за собою пятимесячный опыт, при чем все те изменения и меры дополнительного характера, на которые этот опыт указывал, были произведены без всяких затруднений.

Формирование «уходящих» конвоев было перенесено из Куинстоуна в Мильфорд: последовало решение организовать отправку из Рио-де-Жанейро нескольких специальных конвоев для доставки аргентинского урожая; американский флот выделил несколько больших крейсеров для охраны галифакских конвоев, доставлявших американские войсковые пополнения и снаряжение, от набегов неприятельских надводных кораблей. Главный недостаток системы конвоев—потерю провозоспособности пароходов, вызываемую простоями, удалось устранить. Продолжавшиеся в течение всего ноября переговоры представителя Адмиралтейства кап. 1 р. Гендерсона с ливерпульскими судовладельцами и директорами пароходных компаний закончились назначением нового чрезвычайно энергичного по составу своих членов конвойного комитета. Комитет разработал план максимального коммерческого использования системы конвоев, указав на необходимость принять ряд соответствующих мер. Все сделанные комитетом представления получили утверждение Адмиралтейства. Вопрос охраны конвоев в океане оставался в прежнем положении. Германские подводные крейсера продолжали свои операции в районе Мадеры и Азорских островов. Однако, хозяйничанье подводного противника на этих важных атлантических торговых путях только один раз поставило в опасное положение проходившие там конвои.

В течение декабря через район операций *U-156* и *U-157* из Дакара и Сиерра-Леоне благополучно прошло шесть конвоев. Правда, за этот срок обе неприятельские лодки ни разу не были нами обнаружены и ни разу не подверглись нападению.

В декабре повсюду, где проходили конвои, потери судоходства были значительно меньше, чем в ноябре.

Плавание торговых судов исключительно в составе конвоев заставило командиров немецких лодок искать конвои там, где было больше шансов их встретить и где пароходы, выйдя из

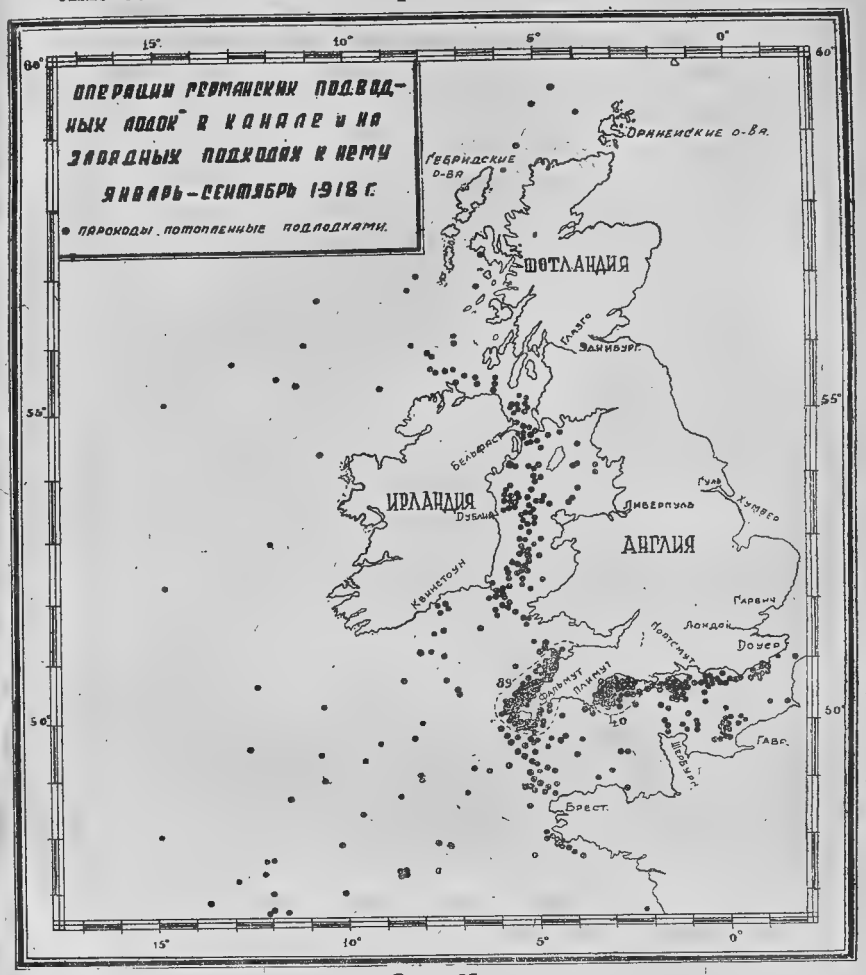


Схема 35.

состава конвоев и следуя по портам назначения самостоятельно, были больше открыты для нападения; другими словами, они оказались вынужденными перенести свою деятельность ближе к берегу. Здесь успехи противника усилились. За последнюю четверть года число пароходов, утопленных в десяти милях от берега и ближе, неизменно возрастало.

Против этой новой формы подводной активности противника не могли помочь ни расширение системы конвоев, ни ее усовершенствование. Она подымала ряд вопросов высшей морской политики, разрешение которых к концу 1917 года составляло неотложную задачу первейшей важности: каковы наилучшие способы борьбы против прохода неприятельских лодок через Дуврский пролив? Можно ли высылать из состава Гранд-Флита для противолодочных операций в Северном море миноносцы в больших количествах или подобные отправки не должны практиковаться вовсе? Как должно быть поставлено Великое Северное Заграждение и как следует его охранять?—Каждый из этих вопросов вызывал разногласия в среде высшего морского командования, но первый—в особенности сильные.

Помимо перечисленных вопросов к описываемому моменту пришлось решать еще один чрезвычайно серьезный вопрос, уже сравнительно давно служивший предметом беспокойства. Адмирал Джеллико почти три с половиной года нес бремя сначала главнокомандующего Гранд-Флитом, а затем первого морского лорда. Титанический масштаб борьбы на море увеличивал тяжесть бремени до небывалых размеров. Заботы и ответственность, связанные с обоими постами, давали себя знать еще больше, чем непрерывная тяжелая работа. Знания, способности, преданность делу, выдержка и трудолюбие адм. Джеллико были велики и вызывали восхищение. Но силам человеческим есть предел, и те, кто за последнее время встречались с адмиралом за столом заседаний и совещаний, не могли не видеть, что дальнейшая напряженная работа не пройдет без вреда для его здоровья и не может принести пользы службе. В последних числах декабря адмирал Джеллико был освобожден от должности. Пост первого морского лорда и начальника морского генерального штаба занял адм. Веймисс. Одновременно Адмиралтейство покинул и заместитель начальника генерального штаба адм. Оливер, которого сменил адм. Фрименгль. Перемены коснулись также и Дувра — ушел адм. Бейкон и его должность занял к.-адм. Кийс [1]).

---

[1]) Новый состав Адмиралтейства был следующим:
Первый лорд Адмиралтейства сэр Эрик Геддс.
Первый морской лорд и начальник морского генерального штаба адм. сэр Росслин Веймисс.
Второй морской лорд вице-адм. сэр Герберт Хиит.
Третий морской лорд контр-адм. Холсей.
Четвертый морской лорд контр-адм. Тотхилл.
Заместитель начальника морского генерального штаба контр-адм. Фрименгль.
Помощник начальника морского генерального штаба вице-адм. Дефф.
Заместитель первого морского лорда контр-адмирал Хоуп.

ГЛАВА VI.

Отечественные воды. Начало 1918 г.

2 января 1918 года главнокомандующий Гранд-Флитом прибыл в Лондон для участия в совещании в Адмиралтействе.

После обсуждения проекта предстоящего нападения на неприятельские фландрские базы, подготовка к которому уже началась, и проекта воздушной атаки германских портов, совещание приступило к выяснению главного вопроса — освещению общего положения на Северном море. Последовавшая дискуссия ярко осветила все разительные перемены нашей стратегии на море, происшедшие за один год неограниченной подводной войны.

Развитию подводной кампании немцев несомненно был положен предел; кривая потерь судоходства продолжала падать и имелись все основания надеяться, что весною придет время, когда поступление тоннажа начнет превышать потери. В этот день наступление подводного противника против коммуникаций союзников потерпит окончательное и решительное поражение; с этого момента нападение на нашу морскую торговлю перестанет играть роль первенствующей стратегической операции. Действия неприятеля против торгового судоходства займут отведенное им веками место, т. е. примут форму спорадических набегов. Такое положение было несомненно не за горами, но успехи Великобритании на море достались очень не дешево—ценою распыления («dispersion») главных сил нашего флота [1]).

Правда, линейный флот все еще базировался на Скапа-Флоу и Розайт [2]), а вспомогательные минные отряды на Гарвич; численность наших сил в Северном море была очень велика. Однако, эта количественная мощь была обманчива.

Кампания против германских подлодок в Северном море теперь сводилась к заградительным операциям, особым операциям, выполнявшимся в широком масштабе миноносцами и легкими силами, и к конвоированию судов, занятых торговлей с Голландией и Скандинавией. Все эти операции производились теперь регулярно и участвовали в них соединения

---

[1]) См. приложение А.

[2]) 7 декабря 1917 г. Гранд-Флит усилился присоединением американской 6 эскадры линейных кораблей под флагом к.-адм. Родмана (л. к. *Wyoming*).

перволинейных британских морских вооруженных сил. Для прикрытия заградительных операций сплошь и рядом высылались эскадры линейных кораблей и крейсеров, в свою очередь охраняемых значительным количеством миноносцев. Особые операции, подобные той, которая имела место в октябре 1917 года, обычно требовали участия около пятидесяти миноносцев и вспомогательных судов. Конвойная служба на путях в Голландию и Скандинавию поглощала тридцать миноносцев и тоже требовала выделения из состава Гранд-Флита первоклассных боевых единиц. Так же, как и в самом начале германской подводной кампании, когда при обнаружении в каком-либо районе неприятельской лодки туда приходилось перебрасывать из других районов все наличные охранные суда, так же и теперь, когда центральные державы напрягали все усилия, чтобы посредством подводного флота достигнуть решающих успехов, мы оказались вынужденными принимать такие меры, которые в конце-концов были равноценны стратегическому разделению сил.

В результате главнокомандующий Гранд-Флитом доложил совещанию, что при создавшейся обстановке нежелательно добиваться эскадренного боя, даже если к тому и представится удобный случай. Систематические противолодочные операции отвлекали громадное число боевых единиц и адм. Битти далеко не был уверен, окажется ли он при встрече с противником хотя бы в равных с ним силах.

По предложению Адмиралтейства свои взгляды он изложил в подробной докладной записке, представленной затем вниманию военного кабинета.

«Пока неприятель остается в своих гаванях,—писал адм. Битти,—он в состоянии вести операции на наших внутренних коммуникациях выбираемыми им по своему усмотрению силами против жизненно необходимого для нас торгового обмена со Скандинавскими странами.

Занимаемое немцами центральное положение и присутствие в нейтральных портах, откуда выходят конвои, их агентов облегчают выполнение внезапных атак силами, превосходящими наши прикрывающие силы. Если взять крайний случай, то очевидно, что использовать весь Гранд-Флит для охранения конвоя будет нельзя, в то время как Флот Открытого моря сможет произвести внезапное нападение и притом с реальной возможностью проскользнуть в свои базы...» Отряды, выделяемые для прикрытия конвоев, систематически ослабляют боевую мощь Гранд-Флита. Такое разделение сил само по себе может и не понизить нашего численного превосходства над противником до опасных размеров. Однако, это разделение надо рассматривать в связи с другими нашими слабыми местами. Эскадра германских лин. крейсеров несомненно сильнее всех вместе взятых английских лин. крейсеров. Мы считали, что она состоит

из шести единиц этого класса—*Макензен* [1]), *Зейдлиц*, *Мольтке*, *Деффлингер*, *Гинденбург* и *Фон-дер-Тан*. Из наших же девяти линейных крейсеров только три—*Lion*, *Princess Royal* и *Tiger* могут вести эскадренный бой. *Renown*'ы имеют слишком слабое бронирование, *New Zealand*'ы и *Inflexible*'и недостаточный ход, артиллерию и броневую защиту. Затем, благодаря тому, что громадное число наших миноносцев отвлечено противолодочной борьбой, противник будет располагать в эскадренном бою более многочисленными минными флотилиями. К тому же спроектированные после Ютландского боя новые снаряды еще не поступили на снабжение флота. До наступления лета ядро наших линейных сил не получит нового боевого запаса и при встрече с противником окажется вынужденным пользоваться снарядами, явно неудовлетворительными. Разумно ли при подобном положении вещей упорно держаться прежней «политики», т. е. при каждом удобном случае добиваться эскадренного боя?» На поставленный вопрос Битти отвечал отрицательно. Заканчивая свой доклад, главнокомандующий «писал: учитывая обстановку ближайшего будущего и памятуя принцип защиты торговли, я полагаю, что правильная стратегия Гранд-Флита не заключается более в том, чтобы стараться любою ценою принудить противника к эскадренному бою. Пока обстановка не переменится в нашу пользу, неприятельский флот надлежит удерживать в его базах».

Адмиралтейство полностью поддержало взгляд главнокомандующего. В результате его доклада было решено самым энергичным образом продолжать минирование Гельголандской бухты. Выставленный там грандиозный минный прямоугольник до 1 января 1918 г. не оказал никакого влияния на операции герм. подводных лодок. Наше заграждение заставило немцев сформировать громадные отряды тральщиков и других мелких вспомогательных судов и послужило косвенной причиной боя между англ. и герм. крейсерами осенью 1917 года, но оно не причинило неприятелю серьезных потерь и не закрыло выхода неприятельским лодкам. В этом отношении английские заградительные операции успеха не имели. Неудача могла служить сильным доводом против дальнейших операций в этом направлении и за использование освободившихся кораблей для постановки нового заграждения, закрывающего N-ый вход в Северное море.

Но продолжение минных постановок в Гельголандской бухте могло служить дополнением ко всем остальным более крупным нашим минным заграждениям. Восстановление пострадавших минных полей и систематическая добавка новых мин у внешних оконечностей протравливаемых немцами фарватеров создавали грозное препятствие для движения Флота Открытого моря. Без продолжительных тральных работ выход кораблей из устьев герм.

---

[1]) К окончанию войны не был готов.

рек оказывался невозможен, и, следовательно, была надежда, что об этих приготовлениях станет известно заранее и Адмиралтейство успеет своевременно сделать нужные распоряжения.

Обстановка для заградительных операций складывалась чрезвычайно благоприятно. В начале января поступили сведения о переходе германского флота в Балтику, одновременно с чем появились слухи о новой волне беспорядков на неприятельских линейных эскадрах. Если слухи были правильны, то эскадры были высланы в Балтику, вероятно, для восстановления порядка, а, следовательно, не исключалась возможность их длительного там пребывания.

Политика «выжидания», в которую оказались втянутыми главные силы флотов противников, не имела никакого влияния на обстановку в наших южных водах. В начале января местное морское начальство подняло вопрос об улучшении дела защиты торгового движения в Голландию. Для того, чтобы по возможности скрыть движение голландских конвоев, все пароходы собирались в Black Deep, а курсы им давались лишь по выходе в море. Кроме того, адм. Тирвит сделал распоряжение, чтобы при прохождении голландским конвоем той части пути, которая не охранялась местными дозорными и тральными отрядами, конвою предшествовали тральщики.

Едва только новый порядок успел войти в силу, как 14 января немецкие миноносцы произвели налет на Ярмут. Обстрел города начался в 11 ч. 15 м., а когда через полтора часа Тирвит вышел в море, чтобы перехватить противника, то было уже поздно. Неприятеля он не обнаружил и в полдень 15 января вернулся в Гарвич. В S-ой части Фландрской бухты активные действия не прекращались. 19 января монитор *Erebus* бомбардировал Остенде; четыре дня спустя, произошло столкновение передового отряда нашей фландрской флотилии с неприятельской Зеебрюгской флотилией. Отряд в составе *Erebus*, *M-26* и миноносцев, прикрывавший дрифтеров, производил у Thornthon Ridge тактические упражнения. На SO от отряда находился флагманский дрифтер *Clover Bank*, с которого лейтенант Вебстер производил осмотр сетевого заграждения. В 11 ч. у. из мглы показались германские миноносцы, открывшие по дрифтеру огонь, и последний едва не оказался отрезанным. Однако, Вебстер все-таки успел отойти под защиту прикрывающего отряда. Приведенная нами серия мелких стычек через несколько недель закончилась более серьезным боевым столкновением.

1. Оборона Дуврского пролива. Январь и февраль 1918 г. [1]).

Когда адм. Кийс вступил в командование в Дувре, минное поле, поставленное в Канале, тянулось прямо поперек Дуврского

1) См. схему 36.

пролива. Первое, что Кийс сделал, это сосредоточил около поля все наличные дозорные отряды. В состав дозора, охранявшего минное поле, вошли мониторы с 12″ и 15″ орудиями, четыре 30-узловых эскадренных миноносца, миноносцы, суда «П», четырнадцать траулеров, шестьдесят дрифтеров, четыре моторных катера и два колесных тральщика. Германские «*U*» обычно проходили пролив после наступления темноты и ночью к району поля стягивались крупные противолодочные силы. Дрифтеры, окруженные цепью траулеров, расставлялись на заграждении по-дивизионно, монитор же выходил для поддержки дозора к NO-ой оконечности отмели Varne. Траулеры освещали фалшфейерами все заграждения, а миноносцы прожекторами так называемые «особые районы» (special areas), т. е. те районы, в которых замечалось появление лодки. Днем численность дозора значительно сокращалась и работа дозорных судов сводилась лишь к наблюдению за заграждением.

Принятые меры дали успешные результаты лишь в самом конце месяца. В январе в Канале и в Ирландском море германские лодки оперировали с прежней активностью. Четыре большие «*U*» на пути в крейсерство и обратно прошли Дуврским проливом, а четыре таких же лодки вошли в Ирландское море, обогнув Англию с севера, иначе говоря, тоже благополучно миновали Дуврское минное поле. Кроме того, на пути в крейсерство и обратно проливом прошло пятнадцать «*UB*» и «*UC*», и ни одна из них не пострадала. Дозорам удалось обнаружить лодки только трижды. Таким образом, в течение месяца немцы около сорока раз совершенно беспрепятственно прошли проливом.

Достигнутые результаты, конечно, вызывали чувство разочарования, но все же они были значительно лучше тех, которые давала прежняя система дозорной службы. В декабре немцы потеряли в Дуврском проливе одну лодку, между 26 января и 8 февраля четыре. Таким образом, с момента установления новой системы противник потерял пять лодок; за предыдущие же два года в районе Дувра удалось уничтожить лишь две неприятельские «*U*». Разница громадная. Новая обстановка в Дуврском проливе несомненно подействовала на германских подводников, так как в первой половине февраля стали поступать сведения о том, что число неприятельских лодок, огибающих Англию с севера, снова увеличилось. Командиры лодок в своих донесениях указывали на все увеличивающиеся трудности, связанные с проходом Дуврского пролива, и флотилия новых больших германских миноносцев получила приказание произвести набег на наши охраняющие минное поле дозорные отряды [1]).

Последнее нападение немцев на Дуврский пролив имело место в апреле 1917 года, и адм. Кийс был совершенно убежден, что

---

[1]) 2 минная флотилия под брейд-вымпелом кап. 1 р. Хейнеке. См. Шеер. «Флот Открытого моря в мировую войну», стр. 314—318.

ждать нового выступления остается недолго. Преемник адм. Бейкона не ошибался; к концу января, пока ночи оставались еще темными и длинными, противник начал выказывать признаки активности. Нападение немецких миноносцев на дрифтер *Clover Bank* у банки Thornton 23 января Кийс считал прелюдией к более крупным событиям. Однако, немцы еще не были готовы и ожидавшееся нападение произошло лишь три недели спустя.

Дислокация миноносцев, установленная адм. Бейконом, в основном осталась без перемен. Кийс попрежнему держал отряд миноносцев в Дюнкерке для обороны рейда и прикрытия левого фланга фронта союзников и такой же отряд на рейде Доунс для защиты судоходства. Для ночной службы использовались все наличные Дуврские миноносцы, отдыхающий дивизион отсылался на Доунский рейд, где оставался на якоре в готовности быстро поднять пары и выйти в море.

Дивизион, сформированный из лидеров и эскадренных миноносцев с 4″ артиллерией, составлял два дозорных отряда, носивших наименование «восточный» и «западный». Каждый из них должен был охранять район к S-у от недействующего старого сетевого заграждения и ходить по двум линиям, приблизительно параллельным оси Дуврского пролива. Западная из этих линий проходила на NO от точки, расположенной в 4 милях южнее плавучего маяка South Goodvin, восточная на NO от буя № 9. Длина каждой линии равнялась 5 милям. Траулеры и дрифтеры были сосредоточены на глубоководном минном поле, поставленном между Фолькстоном и мысом Gris Nez (схема 36).

В ночь на 14 февраля на рейде Доунс стояли лёгкий крейсер *Attentive* и миноносцы *Murray*, *Nugent* и *Crusader*, «восточный» дозор составляли миноносцы *Termagant*, *Melpomene*, *Zubian*, и *Amazon*, «западный»—*Swift* и *Marksman*. К югу от минного поля находилось девять дивизионов дрифтеров в составе 58 судов. Дрифтеры держались на линии, соединяющей Фолькстонский SO-ый плавучий маяк с буем, поставленным в 3 милях на NW от мыса Gris Nez. Каждый дрифтер наблюдал за определенным участком этой линии.

Шесть траулеров держалось на NO от дрифтеров, четыре на SW, а одна группа у Gris Nez. Обязанность этих траулеров заключалась в том, чтобы время от времени жечь фальшфейера. Два колесных тральщика *Lingfield* и *Newbury* и четыре моторных катера держали дозор между плавучим маяком Varne и берегом. Вся эта масса вспомогательных судов имела в прикрытии монитор *M-26*, стоявший к NO-у от буя Varne, миноносец *Racehorse*, находившийся между плавучим маяком Varne и отмелью Colbart, и патрульное судно *№-50*, стоявшее между светящимися буями № 30 и 31. Французы держали два миноносца между буем № 31 и мысом Gris Nez. Водное пространство между Фолькстоном и Gate всю ночь освещалось прожекторами

с берега. Миноносцы и патрульные суда поддержки имели приказание в случае обнаружения дрифтерами неприятельской лодки

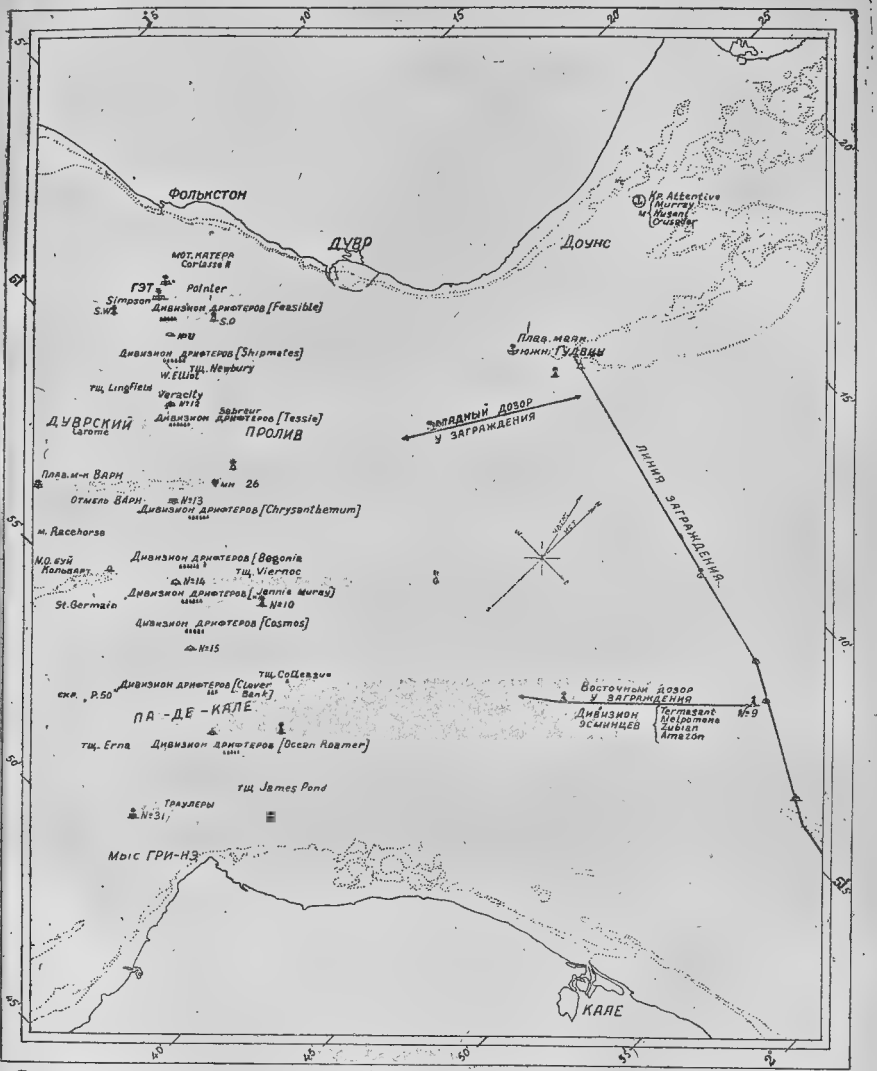


Схема 36. Диспозиция отрядов обороны Дуврского пролива 14-15 февраля 1918 г.

сразу открывать освещение прожекторами и медленно вести лучи от NW-а до SO-а. Весь установленный порядок преследовал

одну цель — всемерно затруднить германским лодкам проход Дуврским проливом. Адм. Кийс предвидел возможность того, что миноносцы «восточного» и «западного» дозоров окажутся не в состоянии предупредить набег надводных неприятельских кораблей на охраняющие минное поле дрифтеры, и приказал, чтобы в случае сигнала о появлении противника одна половина дрифтеров и траулеров уходила к английскому берегу, а другая к французскому. Всякое судно, обнаружившее неприятеля, должно было сделать сигнал тревоги, выпустив зеленый огонь из пистолета Вери.

В ночь на 14 февраля стояла мгла и видимость была плохая. Тем не менее около полуночи командир дрифтера *Shipmates*, лейтенант запаса Денсон, усмотрел в 2 милях на WSW от буя № 12 неприятельскую лодку. Лодка шла на Ost по направлению к минному полю. Денсон пошел за ней и выпустил красный и белый огни, означавшие появление подводного противника; лодка быстро скрылась в темноте. Находившийся у NW-ой оконечности поля тральщик *Lingfield* и два моторных катера заметили сигнал с *Shipmates*, но, когда последний повернул к своему месту, они тоже пошли назад.

Около 12 ч. 30 м. тральщик *Newbury* подошел к плавучему маяку Gate и повернул на OSO по направлению Varne'ского буя. Сигнала, требующего соблюдения в эту ночь особой бдительности, сделано не было и командир находился у себя в каюте. Не успел *Newbury* лечь на новый курс, как из темноты выросли силуэты двух миноносцев и снаряды засыпали тральщика. Паропровод был перебит, деревянные части моментально вспыхнули, все находившиеся на палубе люди убиты. Тральщик окутался дымом пожара и облаками пара...

Миноносцы пролетели дальше... *Newbury* несло течением на NO и, как только он прошел минное поле, командир, лейтенант запаса Томсон, стал на якорь. Сделать сигнал Томсон не мог — тральщик только-что вернулся из ремонта у одного из лондонских заводов и различные предметы снабжения не были еще распределены по местам и приведены в должный порядок. Возможно, что на *Newbury* имелись зеленые ракеты Вери, но командир, во-первых, не знал, где они хранятся, а, во-вторых, из-за пожара все равно не смог бы проникнуть в нужное помещение [1]).

Большинство находившихся в проливе кораблей слышали стрельбу немецких миноносцев, но, к несчастью, неверно определили направление, откуда шла канонада. Командир миноносца *Termagant* кап. 2 р. Бернард считал, что стрельба, которую слышали на его дивизионе, происходит на фландрском фронте. Командир дрифтера *Chrysanthemum II*, услышав стрельбу от NO-а,

---

[1]) На следствии он показал, что «жег те фалшфейеры, которые мог найти». Повидимому, это было сделано с большим запозданием.

решил, что ошибся и что стрельба происходила в NW-ом направлении. Оба они совершенно не подозревали о присутствии в проливе неприятельских миноносцев. Дуврская сигнальная станция сообщила о стрельбе в NW-ом направлении, Фолькстонская станция через две минуты подтвердила это сообщение. Но обе станции раньше приняли радио дрифтера *Shipmates* о лодке, замеченной у буя № 12, в виду чего как штаб адм. Кийса в Дувре, так и станции имели все основания считать, что стрельбы вызваны появлением подводного противника.

Из находившихся неподалеку от *Newbury* кораблей только на *Shipmates* разобрали, в чем дело. Лейт. Денсон увидел вспышки выстрелов германских миноносцев, но не успел сделать сигнала о появлении противника, т. к. весь его дивизион сразу попал в лучи прожекторов и оказался под жарким обстрелом. Выкинув за борт сигнальные книги и секретные документы, Денсон, следуя инструкциям, бросился уходить к берегу. Около часа ночи немцы скрылись, но сигнала тревоги с *Shipmates*, увы, не последовало. Слепое выполнение буквы приказа послужило причиной неверного решения. Уйдя от неприятельских миноносцев, Денсон увидел взлетевшие в SO-вой части горизонта две ракеты. Он знал, что они означают появление надводных кораблей противника, и знал, что противник близко. Но в приказе не говорилось о репетовании сигнала и командир *Shipmates* не счел нужным пускать ракету. Оставалось радио, но сигнальные книги и шифр были выброшены, а телеграфировать en clair запрещалось. Нарушить запрещение Денсон не решился, а потому, ничего не сообщая о случившемся, вернулся на свой дозорный участок.

Несколько судов слышали стрельбу по *Shipmates*, но опять-таки не разобрались в обстановке. Командир тральщика *Lingfield*, подойдя к бую № 12, увидел два корабля, которые светили прожекторами и стреляли. Решив, что это обстреливают неприятельскую лодку стоящие у Varne монитор и миноносец, он продолжал итти дальше, пока не засвистали летящие над мостиком снаряды. Тогда командир повернул обратно [1]).

На дрифтере *Begonia II*, охранявшем участок между буем № 13 и буем № 14, слышали стрельбу в NW-ом и NO-ом направлениях, но командир дрифтера лейтенант запаса Ватсон не счел нужным делать по этому поводу никаких предположений. Командир миноносца *Racehorse*, находившийся в дозоре между отмелями Varne и Colbart, тоже слышал артиллерийскую канонаду и шум взрывов в NO-ом направлении, но приписывал это воздушному нападению немцев на Дувр.

---

[1]) Сомнительно, чтобы то, что он видел, было нападение на *Newbury* или на дивизион *Cosmos*. Вернее, все-таки, последнее, так как *Lingfield* повернул от плавучего маяка Varne в 12 ч. 45 м., т. е. сразу после нападения на *Newbury*, а неприятельские миноносцы он увидел несколько времени спустя.

Наиболее ложное представление об обстановке создалось у командира моторного катера *№ 12*. Катер ходил в дозоре у SO-ых входных огней и слышал стрельбу, не прекращавшуюся с момента нападения на *Newbury*. Кроме того, он видел, что к SW-у от него горит какое-то судно, все объятое пламенем.

Перед нападением на *Shipmates* и сразу после этого нападения, командир катера заметил два выскочившие из темноты от N-а миноносца. Миноносцы открыли по катеру огонь, но командир быстро положил руля и скрылся в темноте, будучи твердо убежден, что подвергся обстрелу наших дуврских миноносцев, принявших его по ошибке за неприятельскую подводную лодку [1]).

Тем временем Дуврская сигнальная станция телефонировала в штаб адм. Кийса, что стрельба в проливе не прекращается. Адмирал неоднократно запрашивал начальника станции, не видно ли зеленых ракет, но, получая каждый раз отрицательный ответ, считал, что причина стрельбы — столкновение дрифтеров с лодкой.

Пока лейтенант Денсон собирал свой дивизион, а командир катера *№ 12* уходил из-под огня «дуврских» миноносцев, немцы произвели нападение на противоположном конце минного поля. На этом дозорном участке они, повидимому, действовали двумя отрядами. Около часа ночи два французских миноносца, державшихся у Quenocs, увидели наш траулер *James Pond*, зажегший фалшфейер; затем слева от трауллера показались три неизвестных миноносца, шедших на SW. Через две-три минуты миноносцы миновали освещенное пространство и пропали в темноте. Десять минут спустя, немцы атаковали *James Pond* и южную группу дрифтеров дивизионов *Cosmos* и *Clover Bank*. Первым попал под огонь противника *James Pond* и через несколько минут запылал. Затем той же участи почти сразу подверглись дрифтеры *Cosmos*, *Clover Bank* и *Silver Queen*. Показания нескольких спасенных сводились к разноречивым несвязным рассказам о неожиданно налетевшем урагане снарядов, засыпавших дрифтеры, мгновенно вспыхнувших пожарах, разбитых шлюпках и т. п. Однако, командиры некоторых чудом избегнувших гибели дрифтеров выпустили зеленые огни Вери. Эти огни видел командир *Shipmates*, уходя от обстрелявших его неприятельских миноносцев.

Дуврская сигнальная станция не видела зеленых огней, взлетевших над южным участком дозорного района. Командир же монитора *M-26* их видел и хотя понял, что происходит нечто серьезное, но ничего не донес в штаб адм. Кийса. Ракета была замечена в SW-ой части горизонта, оттуда же слышались звуки стрельбы, и командир *M-26* пошел в этом направлении. Не про-

---

[1]) Отойдя, командир катера переговаривался с траулером *Goeland II*, командир которого высказал предположение, что стрелявшие миноносцы были германские.

шел монитор и мили, как немцы нанесли еще два удара отрядам наших дрифтеров. На этот раз подвергся нападению дивизиона *Jannie Murray*. Дивизион пострадал жестоко, *Jannie Murray* погиб со всем экипажем, *Violet May* и *Treasure* получили несколько пробоин и загорелись. На *Violet May* после второго неприятельского залпа осталось в живых лишь четыре человека, из них два получили такие тяжелые поранения, что их пришлось снести в шлюпку. Тем не менее эти же раненые вернулись затем на державшийся наплаву дрифтер, зажгли фалшфейера и оставались на нем шесть часов, пока не прибыла помощь.

Почти одновременно, т. е. около 1 ч. 20 мин. ночи у буя № 12 был разгромлен дивизион *Tessie*, а у буя № 14 дивизион *Begonia*. *M-26* находился в этот момент всего только в нескольких милях от места гибели дрифтеров дивизиона *Begonia*, но командир монитора не смог понять того, что происходило на самом деле, тем более, что полученные им сведения лишь способствовали его заблуждению. Пройдя на S почти три четверти часа, он встретился с одним из дрифтеров и сделал ему сигнал с приказанием приблизиться. Командир дрифтера тоже видел зеленую ракету и слышал стрельбу, но считал, что последняя происходила на берегу. Затем на мониторе снова услышали канонаду, на этот раз в N-ом и NNW-ом направлениях и *M-26* повернул обратно к своему месту у отмели Varne. Стрельба, доносившаяся от NW-а была последними залпами немецких миноносцев по дивизиону *Tessie*.

Тем временем беспокойство адм. Кийса стало усиливаться. В 1 ч. 10 м. ночи с сигнальной станции передали о замеченных в SSO-ой части горизонта красных ракетах. Это сообщение подтверждало предположение адмирала о столкновении наших дозорных судов с подводной лодкой, т. к. красный и белый огни Вери служили сигналом тревоги о появлении подводного противника. Но не прекращающаяся канонада и странное молчание всех высланных в дозор судов служили дурным предзнаменованием и заставляли тревожиться. В 1 ч. 28 м. н. Кийс запросил командира *M-26* о причине стрельбы. Десять минут спустя, он приказал дивизиону миноносцев, стоявшему на рейде Доунс, сниматься с якоря и собраться у South Sand Head, а начальнику дивизиона дуврских миноносцев выйти в море на *Moorsom*. К этому времени противник уже нанес последний удар и возвращался обратно.

Стрельба стихла; единственное сообщение из пролива, полученное в штабе Кийса, сводилось к радиорасписке в получении командиром *M-26* последнего приказания адмирала, при чем командир монитора доносил, что идет выяснять, чем была вызвана стрельба. Кийс приказал вернуть доунский дивизион и отменил распоряжение о выходе *Moorsom*'а. Через несколько минут было принято радио, содержание которого как бы указывало, что адмирал беспокоился напрасно. Командир траулера

Goeland II, находившегося у NW-ой оконечности минного поля, доносил начальнику дозора о том, что наступила ясная погода со слабым Ost-ым ветром. Трудно было догадаться, что посылавший это донесение, весьма, повидимому, хладнокровный и выдержанный, но медленно соображающий джентльмен, за последние полтора часа слышал и наблюдал артиллерийскую стрельбу и разговаривал с командиром попавшего под огонь моторного катера, при чем был совершенно убежден в присутствии поблизости германских миноносцев.

К описываемому моменту не мало судов, находившихся в проливе, знало то, что произошло в действительности, и остается только поражаться, как долго все молчали, ничего не сообщали в Дувр об истинном положении вещей. Пролив был освещен горящими траулерами, множество судов спешили им на помощь, но счастье сопутствовало немцам, и они благополучно разошлись с нашими миноносцами, крейсеровавшими на пути отхода противника.

В 2 ч. 25 м. н. дивизион миноносцев во главе с *Termagant* подошел к NO-ому концу дозорной линии и собирался ворочать. В кильватер ему шли *Melpomene*, *Zubian* и *Amazon*. Командир последнего, лейтенант Фергусон, находился на мостике, артиллерийский офицер стоял на вахте. Командир первым заметил слева за кормой силуэты миноносцев и немедленно приказал сигнальщику сделать опознательный. Сигнал был повторен трижды, но ответа не последовало, и через три минуты миноносцы скрылись. Лейтенант Фергусон и его вахтенный начальник не сомневались, что видели своих, и передали начальнику дивизиона, что три английских миноносца, идущие на Ost, прошли у него под кормой. Командир *Termagant* кап. 2 р. Бернард запросил, почему лейт. Фергусон полагает, что миноносцы английские, но пока запрос и ответ передавались по линии, прошло слишком много времени, чтобы начать преследование скрывшихся по неизвестному направлению подозрительных кораблей.

В результате адм. Кийс только около 3 ч. утра узнал о набеге противника на наши дозоры в проливе. Но даже и те донесения, которые поступили к этому времени, были не точны и противоречивы. В 2 ч. 30 м. у. адмиралу вручили радио командира *M-26*; монитор возвратился к NO-му Varne'скому бую, и кап. 2 р. Меллин доносил, что дрифтер у буя № 30 видел зеленую ракету Вери. Зеленая ракета могла быть выпущена только в случае появления неприятельских надводных кораблей, но донесение закончилось словами «теперь все спокойно». В 3 ч. у. в Дувре приняли радио командира миноносца *Syren*, доносившего, что 45 минут тому назад он видел у буя № 10 брошенный командой *Cosmos*; объятый пламенем, дрифтер тонул. Но теперь уже было поздно действовать. Результаты неприятельской операции выяснились к рассвету. Немцы утопили семь дрифтеров и один траулер; пять дрифтеров, один траулер и один колесный траль-

щик получили серьезные повреждения. Восемьдесят девять человек было убито и пропало без вести.

Набег немцев в ночь на 14 февраля завершил собою серию подобных операций; до конца войны неприятельские миноносцы в Дуврском проливе больше не появлялись. Своими набегами на наши дуврские флотилии они несомненно вписали блестящие страницы в германскую морскую историю. Семь раз противник прорывался в Дуврский пролив и наносил нам потери, при чем сам пострадал только один раз. Но, несмотря на безукоризненное проведение операций, результаты их не шли дальше результатов всякого набега. Наименьший промежуток времени между двумя последовательными нападениями продолжался месяц, наибольший — почти девять месяцев. Германскому морскому командованию во Фландрии ни разу не удалось поколебать нашего господства в Дуврских водах. Урон, нанесенный противником при одном набеге, к моменту следующего всегда восполнялся. Положение оставалось неизменным.

Операция в ночь на 14 февраля, наиболее значительная по своим результатам и проведенная, пожалуй, с наибольшим искусством, особенно ярко показала трудности, связанные с перехватыванием прорвавшихся неприятельских кораблей. С донесениями о появлении в проливе германских миноносцев всегда происходила задержка. Это объяснялось двумя вполне естественными причинами: 1) командиры дозорных судов не могли каждый раз, услышав канонаду, считать, что неприятельские миноносцы прорвались в пролив; 2) объекты неприятельского нападения всегда очень быстро оказывались в совершенно беспомощном положении и сразу теряли все возможности дать знать о случившемся. В результате—противоречивые и неясные донесения и общая путаница всегда сопровождали эти суматошные ночные схватки. Командование в Дувре не раз становилось втупик, получая во время набегов донесения, не дающие возможности понять обстановку. Но никогда еще не создавалось более трудного положения, чем то, в котором пришлось разбираться адм. Кийсу. Находясь в помещении своего штаба, расположенного недалеко от гавани, он слышал доносившуюся с моря непрерывную канонаду и склонялся к мысли, что происходит что-то серьезное. Но все полученные им от командиров дозорных судов донесения отнюдь не освещали обстановки, а лишь подтверждали, что происходит стрельба, причина которой для них столь же таинственна, как и для адмирала. Поэтому вполне понятно, что комиссия, назначенная для расследования ночных событий 14 февраля, сосредоточила свое внимание на освещении причин столь яркой неудачи во всем, что касалось вопросов связи. Указывая на ошибки наших дозорных судов, комиссия, однако, не приписывала успеха неприятельской операции исключительно этим промахам. Опыт говорил за то, что в случае, если неприятельские миноносцы прорвутся в пролив незамеченными дозорами у заграждения, потери среди траулеров и дриф-

теров неизбежны. Траулеры с зажженными фалшфейерами оказывались, конечно, особенно уязвимы. Вряд ли можно было установить такую систему связи и так расставить дозорные суда, чтобы препятствовать прорыву немцев и благополучному их возвращению из пролива в базу. Указывая на это следственной комиссии, Кийс пояснил, что все его возможности сводились к высылке к заграждению свободных миноносцев в надежде, что они успеют своевременно узнать о нападении на дозор у минного поля и перехватят противника при отходе. Такой план действий наиболее отвечал обстановке, но и он все-таки давал мало шансов на успех.

Пять предыдущих ночных боевых столкновений в Дуврском проливе свелись к почти мгновенным жарким артиллерийским схваткам на короткой дистанции, при чем цели показывались из темноты лишь на несколько минут, быстро затем пропадая из виду. Наш опыт на других театрах тоже говорил за невозможность добиться решительных результатов, если бой с неприятельскими миноносцами начнется после наступления темноты. Более года тому назад гарвичские силы, пересекая струю германской минной флотилии, шедшей в Зеебрюгге, подверглись нападению сильнейшего противника. Столкновение закончилось потерями с обеих сторон, а неприятельская флотилия проскочила все наши дозоры и благополучно вернулась в гавань. Исключение составлял ночной бой миноносцев *Broke* и *Swift* 20 апреля 1917 года, но нельзя делать выводов из одного случая, как бы удачен он ни был. Если шансы разгромить прорвавшегося противника в ночном бою, перехватив его после набега, были не велики, то шансы принудить его к бою были и того меньше. Правда, если бы зеленые ракеты, означавшие нахождение в проливе неприятельских миноносцев, появились, если бы их видели на других участках пролива и о них стало немедленно известно кораблям, находившимся в дозоре и стоявшим в гавани, значительные английские силы вскоре после набега оказались бы на пути отхода противника. Если же по каким-нибудь непредвиденным обстоятельствам установленная система оповещения о появлении неприятеля отказывалась служить, если атакованные корабли не успевали сделать условного сигнала или если, наконец, сигнал делался, но те суда, которые его видели, ничего о нем не доносили, то тревога должна была исходить из Дувра. В этом случае распоряжения командования могли делаться только на основании тех обрывочных сведений, которые до него доходили с моря. При этом не следует забывать, что распоряжения из Дувра всегда занимали много времени, т. к. на передачу всякого приказания в пролив и получения на него ответа требовалось минимум 40 минут. Поэтому, если бы командир *Shipmates*, не теряя ни минуты, донес о нападении на дрифтеры, миноносцы, находившиеся у заграждения, вряд ли получили бы соответствующие приказания раньше 1 ч. 40 м. ночи, а, вернее, даже и позже.

Неприятельский набег к 1 ч. 40 м. уже почти закончился; в 2 ч. 30 м. германские миноносцы проходили заграждение. Итак, все, что мы можем сказать, сводится к тому, что если бы о нападении на дрифтеры стало известно сразу, наши дозорные миноносцы у заграждения имели бы больше шансов вступить в бой с противником. Но все равно столкновение закончилось бы лишь кратковременной нерешительной артиллерийской схваткой, в которой вопрос нанесения противнику повреждений решался слепым случаем.

Набег немецких миноносцев ясно показал исключительную уязвимость нашей обороны, но уже через неделю выяснились факты, говорящие за то, что вновь установленная система дозоров и новые глубоководные минные поля причиняют большое беспокойство командирам неприятельских подводных лодок и что именно это обстоятельство и вызвало решение противника нанести удар дуврским дозорным отрядам.

Результаты противолодочных заградительных мер в Дуврском проливе сказывались не в проливе, а с другой стороны Британских островов. Если каналом Fair Island проходило значительное количество «*U*», это означало, что в данный момент проход Дуврским проливом слишком опасен.

За ту неделю, когда состоялся набег, исключительно много лодок огибало Англию с севера, и это обстоятельство давало надежду, что глубоководные заграждения составят для подводного противника действительную преграду. Однако, эта преграда мало повлияла на разрушительную деятельность неприятельских «*U*» в Канале. Значительное количество лодок, пройдя северным путем, оперировало в Ирландском море и в Бристольском канале, и потери судоходства были там очень велики. Сосредоточение лодок в этих районах составляло серьезную опасность для конвоев, встречавшихся миноносцами из Бункрана. В начале месяца погиб взорванный торпедой транспорт *Tuscania*, шедший в составе конвоя с канадскими и американскими войсками, а 25 февраля лодка утопила пароход *Tiberia* в тот момент, когда он проходил бон, заграждавший вход в Belfast Lough.

Было совершенно очевидно, что препятствие, поставленное поперек какого-либо прохода, приводит в результате лишь к тому, что заставляет немцев сосредоточивать свою подводную деятельность в другом районе. Остановить подводную кампанию посредством глубоководных минных полей,—а эти поля занимали теперь первенствующее место в нашем плане войны,—можно было только при условии закупорки обоих выходов из Северного моря.

К концу месяца последовало приказание приступить к работам по постановке Великого Северного Заграждения и на следующий день заместитель начальника морского генерального штаба адм. Фрименть прибыл на *Queen Elizabeth* для совещания с адм. Битти.

Главнокомандующий больше всего опасался, чтобы не увеличились такие обязанности Гранд-Флита, которые требовали выделения из него отрядов. Вскоре после январского совещания отдельные эскадры линейных кораблей и линейных крейсеров начали высылаться для прикрытия скандинавского судоходства, а 3 января из состава Гранд-Флита был выделен сильный отряд для прикрытия крупной заградительной операции у Tershelling. Кроме того, четыре легких крейсера 1 эскадры были оборудованы под заградители и три из них уже принимали участие в операции 3 января. За исключением *Caledon* вся 1 эскадра легких крейсеров до конца месяца регулярно занималась минными постановками. В результате Гранд-Флит оказался ослабленным на целую эскадру и, если бы в январе он получил приказание выйти в море, то 1 эскадра легких крейсеров не могла бы исполнить своей роли разведчика при линейных крейсерах. Беседа адм. Фрименталя с адм. Битти касалась, главным образом, конечно, проблем действующей морской политики. Требовалось урегулировать вопрос о новых задачах Гранд-Флита. Можно ли было установить в этом направлении какую-то границу? Адм. Фрименталь смог заверить главнокомандующего, что легкие крейсера будут возвращены к выполнению своих прямых обязанностей, в остальных же вопросах он не мог пойти навстречу желаниям Битти.

В Хумбере предполагалось сформировать отдельный отряд заградителей, ядро которого должны были составить четыре быстроходных миноносца Гранд-Флита [1]). Но центр тяжести новых требований заключался не в этом. Вскоре должна была начаться постановка Северного Заграждения и Фрименталь сообщил главнокомандующему, что минные постановки будут продолжаться регулярно до конца года и что миноносцы для охраны заградителей придется выделять Гранд-Флиту. Главнокомандующий не возражал против неизбежности предъявленного ему требования, но не мог не указать, что оно может создать чрезвычайно опасное положение.

Адмиралтейство считало крайне желательным повторить прошлогодние крупные противолодочные операции, выполняемые, главным образом, миноносцами Гранд-Флита, главнокомандующий же относился к ним несочувственно. Требуя чрезвычайно большого количества миноносцев и давая совершенно неудовлетворительные результаты, эти операции могли привести к тому, что в нужную минуту Гранд-Флит из-за отсутствия миноносцев не сможет покинуть гаваней.

Под конец совещания адм. Битти очень подробно высказался по вопросу о системе защиты нашей торговли со Скандинавией. С наступлением периода тихой погоды конвои в Норвегию начнут ходить регулярно, и немцам, следовательно, не составит труда выяснить дни и часы их выхода, и они, конечно, восполь-

---

1) *Abdiel*, *Legion*, *Terret*, *Ariel* и три миноносца типа „*V*“.

зуются случаем снова нанести удар. А так как противник наверное уже знает о том, что для охраны пути следования конвоев Гранд-Флит постоянно выделяет линейные отряды, может наступить такой момент, когда придется высылать не два-три линейных корабля или крейсера, а целую линейную эскадру. Если неприятельский флот предпримет крупную операцию против скандинавского конвоя, сможет ли Адмиралтейство узнать своевременно о приготовлениях противника к походу?

Вопрос остался открытым и, когда через несколько недель на *Queen Elizabeth* прибыл помощник начальника оперативного отдела генерального штаба кап. 1 р. Деуар, главнокомандующий его поднял вновь. Последовавшие события ярко подтвердили дальновидность адм. Битти, который настаивал на том, что существующая система охраны судоходства между Великобританией и Скандинавией—весьма опасный стратегический эксперимент. Если Адмиралтейство не имеет гарантий в том, что оно своевременно узнает о подготовляющемся набеге, то, отправляя конвой, мы каждый раз рискуем потерять дивизию первоклассных линейных кораблей. Как бы ни был силен наш отряд прикрытия, немцы всегда смогут выслать отряд более сильный, если только одновременно с выходом конвоя не выйдет в море и весь Гранд-Флит. До сих пор Адмиралтейство не смогло во-время предупредить о грозящей конвою опасности, сможет ли оно сделать это в будущем? Если—нет, то что же служит оправданием риску? Представитель генерального штаба смог лишь указать, что вопросу защиты скандинавской торговли придается чрезвычайно важное значение, но что он сомневается, состоялось ли бы решение охранять торговый путь в Норвегию отрядами линейных кораблей и линейных крейсеров, если бы штаб подверг более тщательному изучению всю проблему в целом. Итак, вопрос, поставленный адм. Битти, снова остался нерешенным; главнокомандующему не было дано гарантии, что в нужную минуту необходимое предупреждение последует своевременно. Разрешения отменить действующие распоряжения не последовало. Несколько недель спустя, как адмиралу Фриментлю, так и кап. 1 р. Деуару пришлось вспомнить предупреждения главнокомандующего Гранд-Флитом.

В описываемый же момент как на сухом пути, так и на море все переживания выливались в чувство ожидания.

Отпадение России и катастрофа на итальянском фронте осенью прошлого года заставили совершенно отбросить мысль о возобновлении наступления на западе. Ни для кого не составляло секрета, что немцы всю зиму перебрасывали свои войска из России во Францию со скоростью, которую позволял их потренанный подвижной железнодорожный состав.

Английское высшее морское командование тоже сосредоточило все усилия на перевозке войск и боевых грузов. Хотя формирование новых американских частей еще не закончилось, но пред-

стоящая доставка во Францию войск Соединенных Штатов рассматривалась всеми как наиболее важная задача момента.

За последнее время конвойный отдел министерства судоходства разработал план значительных перемен действующей системы конвоев. В Атлантическом океане плавало 35 пароходов с ходом $12^1/_2$ узлов и выше, которые регулярно собирались в Галифаксе, где из них формировались конвои *HX*. Это были большие чисто грузовые суда, но их приспособили для перевозки крупных американских войсковых эшелонов. За последние пять месяцев минувшего года быстроходные галифакские конвои доставили в Ливерпуль 48 000 человек армии США.

Для более рационального использования быстроходных атлантических пароходов министерство судоходства предлагало разделить их на пять отрядов по семи в каждом с базированием на Нью-Йорк. Проектируемая мера вызывала важные перемены: быстроходные конвои вместо Галифакса должны были выходить из Нью-Йорка, туда же надлежало перевести из Галифакса конвойную комиссию, ведающую вопросами товарооборота. Главное преимущество проекта сводилось к тому, что быстроходные пароходы сосредоточивались в тех портах, где скапливалось наибольшее количество войск, и это увеличивало общую провозоспособность пароходов, а, следовательно, ежедневное и ежемесячное количество бойцов, отправляемых на театр войны. Проект получил одобрение всех заинтересованных лиц и учреждений, и 9 марта Адмиралтейство отдало соответствующие распоряжения.

Тем временем вся Англия ждала предстоящего наступления противника. Произойдут ли при этом какие-нибудь операции неприятельского флота в Северном море или нет, можно было только гадать. Но наши флагманы в южном районе считали необходимым принять особые меры предосторожности против возможности повторения тех набегов, которые сопровождались столь неприятными для нас последствиями. В начале марта адмирал Тирвит сформировал для центральной части Фландрской бухты особый дозорный отряд в составе двух легких крейсеров и пяти миноносцев. Четырнадцать дней спустя, немцы начали свое большое наступление на западном фронте и прорвали английское расположение у С. Кантена. Но активные действия противника на море последовали не сразу после удара на суше. Командиры неприятельских лодок не сделали никаких особых попыток для поддержки сухопутных операций и следовали порядку, установленному в конце 1917 года, т. е. действовали вблизи наших берегов. В течение первых двух недель немецкого наступления замечалось некоторое усиление подводной активности противника; между 17 и 30 марта в Английском Канале оперировали от четырех до пяти лодок. Повидимому, командиры германских «*U*» желали создать максимальную угрозу на путях

следования войсковых транспортов, чем и объяснялось сосредоточение лодок в начале наступления у восточного конца Канала.

Кроме того, одна-две неприятельских лодки постоянно держались у Lands End, вероятно, для действий против наших угольщиков, ходивших во Францию.

Через некоторое время фландрские морские силы противника произвели операцию, по всем признакам связанную с начавшимся наступлением на западном фронте.

2. Нападение на левый фланг армии союзников 20—21 марта 1918 г.

(Схема 37).

Охрана приморского фланга армии союзников с первых дней войны составляла одну из ответственных и серьезных задач флота. Главная опасность, о которой всегда приходилось помнить нашему морскому командованию в Дюнкерке, заключалась в возможности для противника произвести молниеносную высадку в тылу расположения нашей армии на низком песчаном берегу у Ньюпорта.

Помимо угрозы высадки была еще опасность, что немцы подвергнут бомбардировке с моря пути сообщения между Дюнкерком и Ньюпортом. Железная дорога в Ньюпорт берет свое начало с южной стороны Дюнкерка, а затем поворачивает на NO к берегу моря. У полустанка Rosendael железнодорожное полотно проходит менее, чем в одной миле от берега и только в шести милях дальше — у le Coin оно начинает отдаляться от береговой черты. Станция перед Furnes—Adinkerke расположена в двух милях от пляжа в Panne Bains. Для кораблей, проникших в узкие проходы перед пляжем, не составило бы труда подвергнуть бомбардировке открытую для обстрела железнодорожную линию. Немцы во всяком случае находили ее уязвимой и считали, что дорогу можно разрушить артиллерийским огнем раньше, чем успеют вмешаться наши корабли, стоящие в Дюнкерке. 18 марта командующий германской фландрской флотилией отдал оперативный приказ об обстреле железнодорожной линии Дюнкерк—Bray-Dunes. Выделенный для этого отряд делился на три группы. Первой, состоявшей из шести миноносцев, надлежало занять позицию у NO-ой оконечности Ньюпортской банки и бомбардировать район на восток от Дюнкерка, второй — о составе и численности которой мы не нашли указаний в приказе, предписывалось занять позицию у NO-ой оконечности банки Smal и бомбардировать Bray'ский сектор. Третья группа под брейд-вымпелом коммодора флотилии должна была бомбардировать la Panne и Adinkerke.

19 марта утром наш дозорный моторный катер усмотрел четыре неприятельских миноносца близ светящегося буя, поставленного у N-го конца прохода Zuidcoote. Миноносцы,

повидимому, производили разведку с целью заранее ознакомиться с навигационной обстановкой и по возможности лучше изучить те огни и знаки, по которым им придется определиться во время ночной бомбардировки. Операция намечалась на ближайшую ночь и была приурочена к началу наступления на Сомме [1]).

Неприятельские миноносцы *A-4* и *A-9* были высланы для обозначения позиции у NO-ой оконечности Ньюпортской банки, а *A-19* и *A-7* к NO-ой оконечности банки Smal. В ночь на 20 марта, согласно распоряжения командующего нашей флотилией в Дюнкерке, восточный дозор у заграждения в Дуврском проливе составили эскадренные миноносцы *Swift*, *Matchless*, *North Star* и *Mungs*. На Дюнкеркском рейде оставались в готовности по первому требованию сняться с бочек английские эскадренные миноносцы *Botha* и *Morris* и французские *Capitaine Mehl*, *Magon* и *Bouclier*. Пляжи к Ost-у и W-у от la Panne считались наиболее вероятными местами неприятельской высадки, в виду чего против этой части берега с наступлением темноты всегда ставили на якорь особо выделенный отряд. В ночь с 20 на 21 марта этот отряд составляли мониторы *M-25* и *Terror* с французским миноносцем *Oriflamme*, стоящие на якорном месте Potje. Монитор *General Crauford* стоял на рейде в Дюнкерке, где, кроме того, находилось много моторных катеров и всяких вспомогательных судов [2]).

В 1 ч. 30 мин. ночи 21 марта вахтенный начальник монитора *Terror* доложил командиру кап. 1 р. Брутон, что с N-ой стороны буя № 9 у Traepegeer вертятся какие-то три маленькие судна. Не будучи уверен, выставлен ли у West Deep дозор из моторных катеров, Брутон сделал радио в Дюнкерк. Ответ последовал отрицательный, при чем старший морской начальник в Дюнкерке сообщал, что он высылает в распоряжение командира *Terror* три моторных катера, которыми надлежит произвести разведку у буя № 9. Следующие два часа прошли спокойно, но в тот момент, когда катера подходили к *Terror*, в Дюнкерке увидели на море вспышки выстрелов и услышали сильную канонаду (3 ч. 45 м. у.). Командир лидера *Botha* кап. 2 р. Реде приказал выпустить в NO-ом и NW-ом направлениях, т. е. откуда доносилась стрельба, несколько осветительных снарядов, но ничего обнаружено не было. Командир *Terror* в этом случае оказался счастливее. Он услышал стрельбу несколькими минутами позже, чем в Дюнкерке, но первый выпущенный им в направлении банки Outer Ratel осветительный снаряд показал присутствие трех или четырех больших миноносцев.

---

[1]) Наступление на Сомме началось 21 марта.

[2]) Лидер *Botha* 1742 *m*, 31 узл., VI-4″ орудий; эск. мин. *Morris* 1010 *m*, 34 узл., III-4″ орудия; *Capitaine Mehl* — 755 *m*, 31 узл., II-3,9″ орудия, *Bouclier* и *Magon* 777 *m*, 31 узл., II-3,9″ орудия; монитор *M-26* 540 *m*, I-6″ оруд.; *Terror* 8000 *m*, II-15″ оруд.; *General Craufurd* 5900 *m*, II-12″ оруд.; эск. мин. *Oriflamme* 414 *m*, 28 узл. I-9 фунт. и VI-3 фунт.

Botha со своим дивизионом быстро снялись с бочек и в 3 ч. 55 м.—в тот момент, когда *Terror* открыл огонь по освещенным

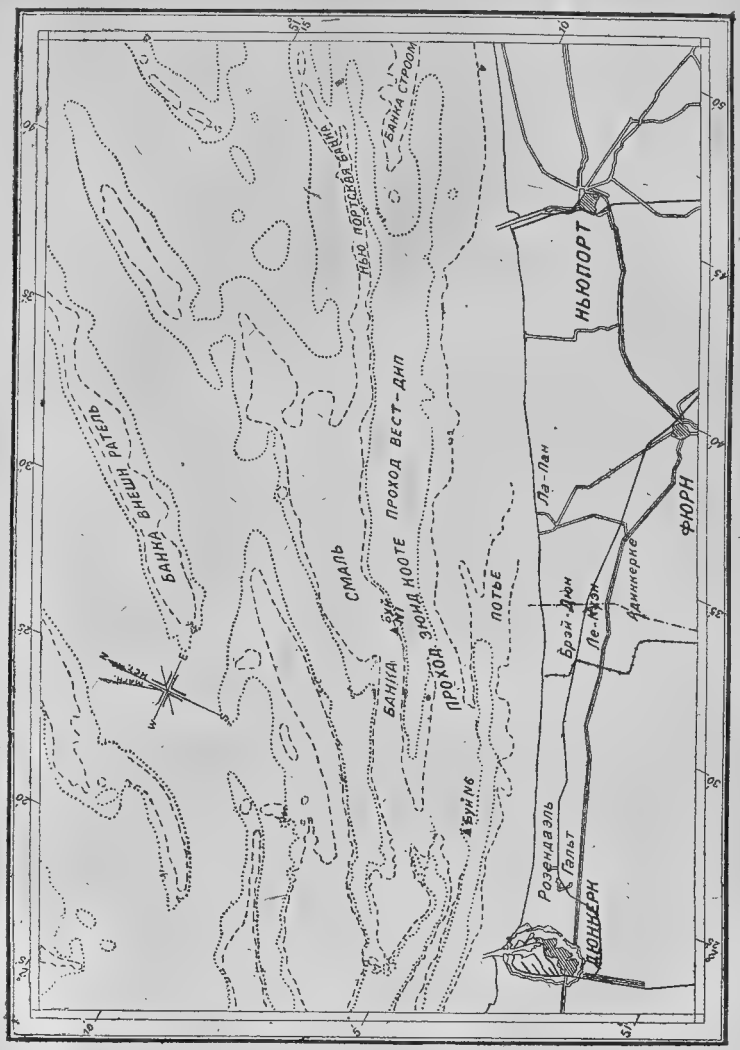


Схема 37. Набег на фланг союзных армий 20-21 марта 1918 г.

неприятельским миноносцам,—дали ход и пошли по направлению прохода Zuidcoote. Командир *Terror* считал, что обстреливающие берег неприятельские корабли подвигаются на Ost.

Вскоре после того, как монитор открыл огонь, бомбардировка прекратилась, и, когда она затем в 4 ч. 05 м. у. возобновилась, Буртону дали знать, что *Botha* с миноносцами снялся и идет к Zuidcoote. К этому времени Реде только-что подошел к S-ому концу Zuidcoote и увидел вспышки выстрелов на NO. Когда дивизион подошел к бую № 9, стрельба прекратилась, но по West Deep пришлось итти, освещая себе путь светящими снарядами. Реде провел свои миноносцы через NO-ый конец банки Smal и в 4 ч. 35 м. увидел противника. Обнаруженные корабли составляли один из отправленных противником для бомбардировки дивизионов в числе пяти эск. миноносцев. При них были два малых миноносца, высланных для обозначения места позиции. Эти два миноносца, как только увидели, благодаря осветительным снарядам *Botha*, приближение отряда англ. кораблей, стали постепенно уходить.

Наши и франц. миноносцы немедленно открыли огонь, немцы отвечали. Герм. эсминцы прошли под носом *Botha*, но два миноносца не смогли приблизиться к ним, при чем ведущий дивизион, повидимому, и не делал никаких попыток их выручить. После десятиминутной перестрелки непр. снаряд попал *Botha* в кормовую кочегарку и ход его стал падать. Видя, что противник начинает выходить ему в голову, командир *Botha* повернул влево, чтобы атаковать неприятеля торпедами. Выпустив две торпеды, Реде уклонился еще влево и протаранил старавшийся не отставать от больших миноносцев *A-19*, за которым держался *A-7*. *Botha* ударил его по середине и разрезал пополам. В это время немцы выпустили густую дымовую завесу, совершенно скрывшую большую часть преследуемого дивизиона. Виден был только *A-7*, и Реде снова положил руля, чтобы таранить и этот миноносец, но проскочил у *A-7* под носом, дав по нему залп из всех орудий. До этого момента *Morris* и франц. миноносцы держались за *Botha*, но теперь дымовая завеса сгустилась и они потеряли друг друга из виду. *Botha* продолжал медленно уклоняться влево; французы, желая сблизиться с *A-7* и лечь на параллельный ему курс, тоже повернули влево. *Morris* резко повернул вправо. Динамомашина на *Botha* вышла из строя и все огни погасли.

Через несколько минут командир миноносца *Capitaine Mehl* кап. 2 р. де-Парсеваль увидел идущий с ним контр-курсом силуэт корабля, похожий на большой миноносец. Парсеваль полагал, что это *Botha*, но стоявший у аппаратов минный офицер, думая, что без огней может итти только противник, немедленно выпустил торпеду. Торпеда попала и взорвалась под кормовой кочегаркой, и *Botha* остановился. Почти одновременно затонул утопленный арт. огнем французов *A-7*, и франц. миноносцы подошли к *Botha*, которого *Morris* взял на буксир.

Ускользнувший немецкий дивизион не безнаказанно вернулся в базу. Высланный к West Deep торпедный катер бросился

самым полным ходом по направлению выстрелов на NO и около 5 ч. у., подходя к бую Stroom Bank у Остенде, увидел впереди себя пять миноносцев. Рассвет только-что наступал, и миноносцы ясно вырисовывались на фоне светлеющего горизонта. Обнаружив приближающуюся опасность, противник отвернул, но командир катера лейт. Уиллет продолжал гнаться, пока не сблизился до 3 каб., и только тогда выпустил торпеду. Насколько можно было судить с катера, торпеда попала в четвертый миноносец. Затем Уиллет выпустил дымовую завесу и бросился уходить, засыпаемый снарядами. Попаданий, однако, не последовало и катер благополучно отвартовался у буя № 6.

По мнению Адмиралтейства этот кратковременный и безрезультатный набег на Фландрское побережье являлся единственной попыткой, которая была предпринята неприятелем в южном районе для поддержки большого наступления на суше. В Ирландском море и Бристольском Канале сосредоточение непр. лодок продолжалось с неослабевающей энергией; наши контрмеры не приносили никаких результатов, и все увеличивающееся количество непр. лодок, оперирующих в этих районах, не могло не вызывать тревоги. Впервые создавалась серьезная угроза, могущая нарушить работу конвойного механизма. До сих пор все попытки немцев повести систематическое наступление против конвоев на западных подходах к Англии терпели неудачу. Но теперь, когда эти попытки сосредоточились в узком канале между Шотландией и Ирландией, которым следовали конвоируемые суда, они могли закончиться для противника успешно. В этой ограниченной зоне конвой легче было найти и легче атаковать.

Потери предыдущего месяца, за которыми последовало потопление всп. крейсера *Calgarian* [1]), заставили обходить район сосредоточения германских подводных лодок и перевести конвои, шедшие северным путем, на южную «дорогу».

Перемена главного района операций подводного противника отразилась на шести конвоях, но изменение пути их следования коснулось не всех шести. Первые три (*HS-31*, *HX-25* и *HN-52*) стали конвоироваться миноносцами до самого Ливерпуля и миноносцы временно перешли в распоряжение главного командира Куинстоунской станции адм. Бейли. Это дало ему возможность выделять охрану для конвоев, переведенных на южные пути, а также давать миноносцы для охраны «выходящих» конвоев, формировавшихся в критические дни в Ливерпуле. Все перемены прошли в большом порядке, при чем, как только миновал период лунных ночей, миноносцы возвратились в порт своего прежнего базирования, и конвои стали ходить по-старому. Изменения носили временный характер, но они заслуживают быть отмеченными, так как ярко иллюстрируют гибкость установленной конвой

---

[1]) *Calgarian* был утоплен германской лодкой 1 марта.

ной системы и показывают, насколько все коммерческое судоходство было в руках соответствующих правительственных органов. Адмиралтейство и министерство судоходства простым приказом смогли перевести движение десятков тысяч тонн грузов с одного пути на другой и в мельчайших деталях проследить за выполнением всех отданных распоряжений.

Итак, начало германского наступления на Сомме почти ничем не ознаменовалось на морском театре. В феврале 1918 г. на море было сравнительно тихо, и Адмиралтейство приступило к постановке того грандиозного минного заграждения в Северном море, которое, по мнению союзных адмиралов, собравшихся осенью прошлого года на конференцию в Лондоне, должно было принести решительные результаты.

Шансы успеха и неудачи были взвешены достаточно. Количество неприятельских подводных лодок, уничтожавшихся в месяц, в среднем колебалось между пятью и шестью лодками, новое же заграждение в Северном море, являясь дополнительным противолодочным средством, несомненно должно было увеличить эту цифру. Заграждение в Дуврском проливе отличалось от заграждения в Северном море во многих отношениях: расстояние, глубины, течения, погоды и, наконец, конфигурация моря и суши—все было иное. Но оба эти заграждения составляли для неприятельских лодок одинаковую опасность, заставляя их проходить водное пространство, наполненное минами, стоящими на различных глубинах. Таким образом, сущность того и другого заграждения была одна и та же и можно было надеяться, что риск, которому подвергнется подводный противник, проходя новое заграждение, будет не меньше, чем при проходе Дуврского заграждения, а следовательно, и ежемесячные потери будут в обоих случаях одинаковы. За три первых месяца 1918 года в Дуврском проливе погибло пять лодок и это давало уверенность, что и на минных полях Северного моря будут ежемесячно гибнуть одна-две германских «*U*». В результате общая цифра уничтожаемых ежемесячно неприятельских лодок увеличится до пяти-шести, а, быть может, и до семи лодок. Такая цифра, конечно, не могла сыграть решающей роли в ходе подводной кампании.

Адмиралтейство надеялось на большее. Главнокомандующий же Гранд-Флитом был настроен весьма скептически. При обсуждении вопроса о составе и силах дозорных отрядов, необходимых для охраны заграждения, он указал, что Адмиралтейство поставило себе неразрешимую задачу найти несуществующее противоядие. По его мнению, было бы лучше выставить небольшие заграждения в Каттегате, в канале Fair Island и в Ирландском море.

Но Адмиралтейство считало вопрос покончeнным, тем более, что работы начались. После долгих обсуждений состоялось решение выставить заграждение между Оркнейскими островами и под-

ходами к Бергену (схема 38) и охранять его дозорными отрядами из канонерских лодок, судов «*П*» и тральщиков, базирующихся на Лервик и Киркуолл, назначив для этого отряда отдельного флагмана. Заграждение проектировалось разделить на три

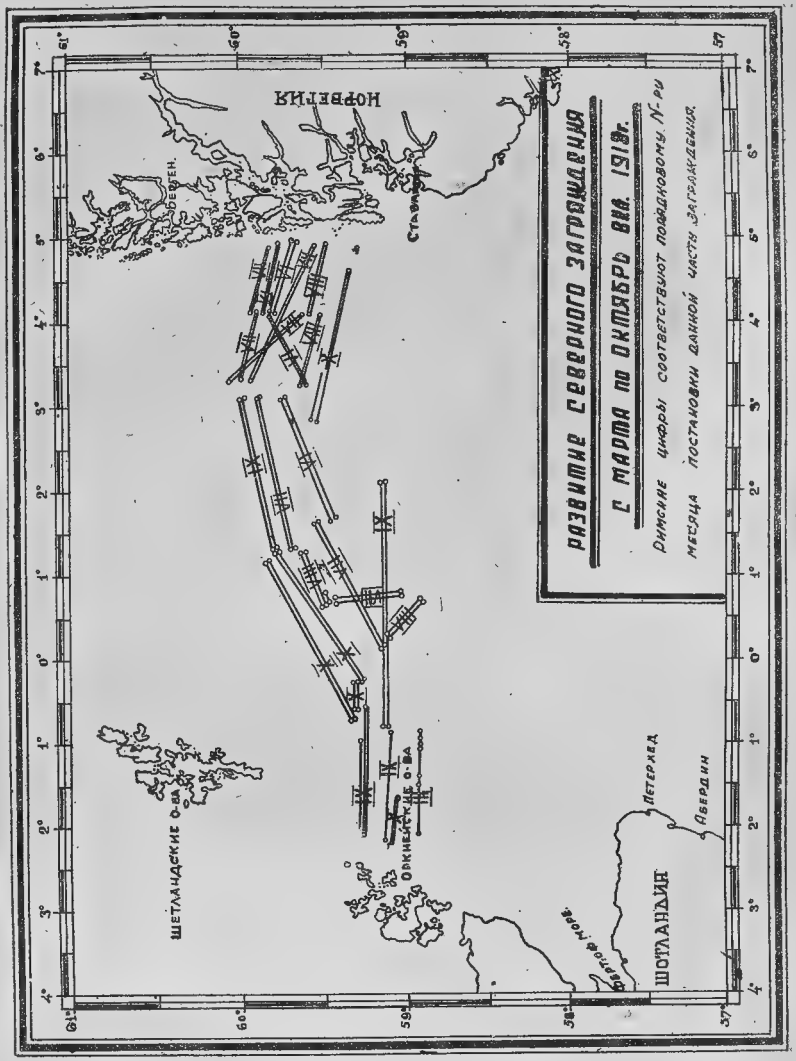


Схема 38.

участка. Центральный участок должны были минировать американцы, поставив мины так, чтобы сделать его опасным от поверхности воды до глубины 200 фут. О заминировании этого участка должно было последовать объявление в «Известиях мореплавателям». Восточный и западный участки поручались английскому флоту. На них надлежало ставить исключительно глубоководные заграждения, охраняемые дозорными отрядами надводных кораблей. Столь грандиозный проект требовал мер предварительного характера весьма крупного масштаба. Необходимо было оборудовать специальные минные базы в Dalmore и Inverness и произвести ряд работ в Corpach и Loch Alsh для приема и дальнейшей перевозки громаднейших запасов минного имущества, отправляемого из Америки. В начале нового года все подготовительные работы настолько продвинулись вперед, что уже 3 марта на западном участке заградитель *Paris* выставил первое минное поле.

Глубоководные минные заграждения, конечно, требовали постоянного присутствия при них достаточно многочисленных и сильных дозорных отрядов, которые заставляли бы неприятельские лодки уходить с поверхности на глубину.

На должность командующего дозорными отрядами Великого Северного Заграждения был избран адм. Теппер, зарекомендовавший себя столь исключительно хорошо в должности командующего 10 крейсерской эскадрой. Назначенные в его распоряжение корабли еще не собрались, и он пока работал в Адмиралтействе, выясняя различные вопросы, связанные с базированием и использованием формируемого им отряда. До прибытия Теппера дозорными кораблями, собравшимися к N-у от нового заграждения в канале Fair Island, распоряжался кап. 1 р. Брус.

Постановка мин продолжалась в течение всего марта, но в конце месяца при установке буев взорвалась канонерская лодка *Gillardia*. Катастрофа вызвала большие сомнения в пригодности данного образца мин. Они были поставлены на 65 фут. ниже поверхности, и потеря корабля с осадкой в 20 фут., к тому же в значительном расстоянии от линии буев, говорила за то, что мины не удовлетворяют своему назначению.

Все работы по постановке заграждения прекратились впредь до окончания всестороннего, проверенного на опытах, обследования причин катастрофы.

20 апреля Адмиралтейство, наконец, решило продолжать постановки. В это самое время Флот Открытого моря был призван произвести операцию, пожалуй, наиболее смелую из всех разработанных с первых дней войны германским морским командованием. Эта операция вела неприятельские линейные эскадры прямо в те воды, которые мы собирались минировать и охранять.

3. Последний выход германского линейного флота 22—25 апреля 1918 г.

(Схемы 39 и 40).

Каждый раз, когда главнокомандующий Гранд-Флитом встречался в заседаниях с представителями Уайтхолла, он всегда настойчиво указывал, что при отсутствии у Адмиралтейства твердой уверенности, что оно своевременно узнает о предстоящем выходе Флота Открытого моря,—риск, связанный с выделением из состава наших главных сил отрядов линейных кораблей или линейных крейсеров для охраны скандинавской торговли, очень велик. Адмирал Битти считал невероятным, чтобы немцы не были осведомлены об изменениях в нашей дислокации, а также, чтобы, узнав, что отдельные англ. линейные эскадры передвигаются по Северному морю, не имея никого в поддержке, они остались инертны. Предположения главнокомандующего были совершенно правильны. Начиная с весны 1918 года германская разведка проявляла усиленную деятельность, собирая сведения о результатах подводной кампании и последнего нападения на скандинавский конвой. Адм. Шеер в своих воспоминаниях пишет, что тщательное изучение англ. радио и сообщения агентов привели немцев к заключению, что крупные силы нашего флота передвинуты на юг для конвойной службы и что личный состав Гранд-Флита значительно ослаблен вследствие перевода большого числа людей на укомплектование противолодочных отрядов в Канале. Из донесений командиров подлодок в штабе Флота Открытого моря было известно об охране торгового пути в Норвегию лин. кораблями, крейсерами и эскадренными миноносцами. Донесения командиров лодок отличались большей точностью, чем те выводы, которые делались в Неймюнстере германскими бюро по расшифровке неприятельских радио. Наша 3 эскадра лин. кораблей, действительно, была в марте расформирована, и ее команда пошла на укомплектование противолодочных флотилий; но эта эскадра не входила в состав Гранд-Флита, и ее расформирование ни в какой мере не отразилось на боевой готовности главных сил англ. флота. Кроме того, никакие силы Гранд-Флита не были поглощены борьбой с подлодками. Не отличаясь точностью, приведенные выше сведения, однако, заключали в себе известную долю правды. Потребность в миноносцах ощущалась не менее остро, чем в начале войны, и легко могло случиться, что в нужную минуту в распоряжении главнокомандующего их окажется не более сорока.

В лучшем случае при особо благоприятных обстоятельствах из всех наших 120 миноносцев в операциях Гранд-Флита могло бы принять участие от 70 до 80 миноносцев. Таким образом, сведения немцев о понижении боевой готовности Гранд-Флита до некоторой степени были справедливы. Отсутствие достаточного

количества миноносцев постоянно связывало руки главнокомандующего. Донесения командиров герм. подводных лодок вполне отвечали обстановке. Лин. корабли и крейсера, действительно, постоянно высылались для прикрытия скандинавских конвоев. В чем немцы ошибались, так это лишь во времени отхода и прибытия конвоев. «На основании сведений, полученных из этих источников,—пишет адм. Шеер,—мы пришли к заключению, что конвои выходят главным образом в начале или середине недели».

Заключение было совершенно неверное и вело к ошибочным выводам. Скандинавские конвои выходили регулярно и, зная дату одного выхода или прихода, легко можно было рассчитать выход всех последующих. Таким образом, адм. Битти переоценил умение немцев собирать подробные и точные сведения о противнике; он вполне, естественно, считал, что немцы всегда сумеют разрешить наиболее легкую задачу — узнать день и время выхода конвоев, но ошибся.

Преувеличенные сведения германской разведки оказали свое влияние на план операций Флота Открытого моря, разработанный адм. Шеером в апреле 1918 года, но справедливость требует сказать, что даже, если бы эти сведения были безукоризненно точны, все равно план германского главнокомандующего нельзя было бы не признать выполнимым и безусловно разумным. Шеер собирался сделать как раз то, чего опасался Битти, и готовился привести в исполнение тот план, который наш главнокомандующий всегда считал возможным для противника и чрезвычайно опасным для нас. В основном план Шеера мало отличался от плана предыдущих операций Флота Открытого моря и преследовал ту цель, что и раньше, т. е. отрезать часть главных сил английского флота и уничтожить ее превосходными силами.

На скандинавский конвой дважды удалось удачно напасть в восточной части пути его следования, и это обстоятельство, естественно, рождало мысль, нельзя ли продвинуть главные силы германского флота в тот район Северного моря, защита которого связана для англичан с такими трудностями, чтобы отрезать не только конвой, но и прикрывающий его отряд линейных судов. Адм. Шеер не упоминает в своей книге, знал ли он о весьма важной перемене в дислокации наших сил, которая произошла в апреле. В середине этого месяца весь Гранд-Флит перешел в Розайт; в Скапа-Флоу остались лишь 2 крейсерская эскадра и несколько миноносцев. Перевод наших главных сил в новую базу, если не непосредственно, то косвенно все же затрагивал план Шеера. Правда, район предстоящих операций неприятельского флота находился от Розайта дальше, чем от Скапа-Флоу, но он в то же время был значительно севернее новой базы, и главные силы английского флота через 18 часов и даже меньше всегда могли занять позицию на пути отхода немцев между Stavanger и Horn Reefs. С этим обстоятельством — если Шеер только его знал — он не мог не считаться, но надо думать, что

германский главнокомандующий надеялся на свою радиоразведку, которая сумела бы во время предупредить о грозящей опасности.

Успех плана Шеера, конечно, зависел исключительно от соблюдения до последнего момента в секрете движения его флота, что, конечно, представляло собою задачу не легкую. Выход Флота Открытого моря всегда сопровождался некоторыми признаками готовящегося похода, но за последнее время этих признаков значительно убавилось. Небольшие соединения неприятельского флота проходили в Северное море необнаруженными и так скрывали свои движения и намерения, что все наши распоряжения, направленные к тому, чтобы перехватить противника, основывались почти исключительно на догадках. А, следовательно, если механизм для соблюдения секретности, действовавший столь успешно за время последних операций, окажется пригодным для соблюдения в тайне выхода всего Флота Открытого моря, то нет причин опасаться неудачи задуманного плана.

Появление Флота Открытого моря у берегов Норвегии, потопление на глазах капитанов нейтральных пароходов еще одного конвоя и охраняющих его крейсеров, а затем уничтожение в виду норвежских маяков и сигнальных станций линейной английской эскадры и притом в тот момент, когда английская армия отступает под натиском германской, создало бы картину ошеломляющего успеха.

Адм. Шеер прекрасно понимал, что соблюдение секрета зависит от молчания радиостанций в течение периода, непосредственно предшествующего операции. Но невозможно приостановить радиопереговоры, когда в море выходят значительные силы флота и сосредоточиваются в протраленных проходах и в свободных от мин водных пространствах. Надо было так произвести сосредоточение флота, чтобы скрыть истинную его причину. «Все корабли,—читаем мы в книге Шеера,—собрались 22 апреля в Гельголандской бухте под предлогом производства тактических упражнений и эволюций. Только тогда флагманы и начальники отрядов впервые узнали о моих планах и получили соответствующие инструкции» [1]). Необходимость свести во время предстоящей операции до минимума радиопереговоры и пользоваться радио лишь в самых исключительных случаях особенно подчеркивалась в инструкциях главнокомандующего. Нападение на наш конвой было назначено на 24 апреля. Первая часть сосредоточения германских эскадр прошла без малейшей заминки.

Случилось так, что время сбора эскадр Шеера в Гельголандской бухте совпало с операцией Кийса по заблокированию Зеебрюгге. Отряд адм. Тирвита находился в дозоре, занимая прикрывающую позицию между Texel и Brown Ridge, и Адмиралтейство напряженно следило за появлением признаков выхода главных сил неприятеля. Главнокомандующий Гранд-Флитом всегда

---

[1]) См. Шеер. «Флот Открытого моря в мировую войну», стр. 320.

немедленно извещался о каждом таком признаке, но за день не поступило абсолютно никаких данных, указывающих на «шевеление» Флота Открытого моря, и адм. Битти было послано уведомление, что в Гельголандской бухте, повидимому, все тихо.

На севере регулярное движение конвоев продолжалось. 22 апреля в 1 ч. 15 м. дня из фиорда Selbjorns вышел в Англию конвой в составе 34 пароходов под охраной вспомогательного крейсера *Duke of Cornwall* и эскадренных миноносцев *Lark* и *Llewellyn*. В прикрытии находились 2 эскадра линейных крейсеров и 7 эскадра легких крейсеров, которые встретили конвой при выходе из фиорда, а затем пошли поперек Северного моря и перешли к S-у от конвоя. С рассветом 23 апреля конвой находился в 140 милях к Ost-у от Оркнейских островов, а адм. Шеер, выход которого все еще оставался тайной для нас, начал продвигать по протраленным фарватерам свои эскадры к N-у. Но не прошло и получаса, как густой туман покрыл все Северное море. В N-ой части моря конвой и прикрывающие его эскадры попали в туман после 8 ч. утра. На юге адм. Шеер продолжал осторожно подвигаться вперед и, дойдя до внутренней кромки английского заграждения, встал на якорь. Все меры для соблюдения тайны движения флота были настолько хорошо продуманы, а случайности настолько предусмотрены, что туман не повлиял на нарушение этой тайны. Приказ о выходе флота для производства тактических упражнений выполнялся великолепно. В течение дня наши радиопеленгаторные станции не обнаружили никакого необычного движения в Гельголандской бухте, и в 8 ч. 30 м. вечера главнокомандующий Гранд-Флитом получил вторичное сообщение, что в районе Гельголанда все тихо. Только одновременно с отправлением Адмиралтейством этой телеграммы неприятельские эскадры впервые оказались обнаруженными.

Через полчаса после постановки германского флота на якорь туман несколько рассеялся, и Шеер снова дал ход. Но видимость оставалась очень плохая, и эскадры проходили минированный район чрезвычайно медленно. Только к вечеру все отряды миновали внешние границы заграждения, и тралящий караван был отпущен. Неприятель приближался к району, за которым следили наши подводные лодки.

Подводный дозор на подходах к Гельголанду держали в это время четыре английские лодки, занимая позицию приблизительно по дуге круга, соединяющей Texel и Lyngvig. На западной оконечности дуги — у Texel находилась *V-4* (из Гарвича), далее к N-у, с SO-ой стороны Доггер-банки *E-42* из (Гарвича), с NO-ой стороны дуги *J-4* (из Blyth), а с N-ой, по направлению Horn Reefs *J-6* (из Blyth) [1]).

Командир последней, кап.-лейт. Варбуртон, в 8 ч. вечера, когда туман несколько разошелся, заметил группу легких крейсе-

[1]) *E-45*, высланная для заградительной операции, подходила к Гельголанду.

ров и миноносцев. Но видимость из-за мглы все-таки оставалась плохой, и Варбуртон считал, что замеченные им корабли английские, выполняющие или прикрывающие какую-либо заградительную операцию, которые никогда не прекращались в этом районе. К тому же в полученных им походных инструкциях упоминалось, что не исключается возможность операций английских крейсеров внутри поручаемого его наблюдению района. Полчаса спустя командир *I-6* заметил пять линейных крейсеров, идущих вместе с миноносцами на NNO, а в четверть первого увидел еще несколько больших кораблей, которые, вероятно, и составляли головной эшелон приближающегося германского линейного флота.

Однако, проход значительного числа кораблей в N-ом направлении у самого входа в Гельголандскую бухту не возбудил подозрений лейт. Варбуртона; он остался в уверенности, что видит английские корабли, и никакого радио в штаб главнокомандующего не сделал.

О выходе Шеера в Северное море сообщений не последовало, но «дичь», за которой он охотился, быстро ускользала из его рук. 23 апреля с наступлением темноты конвой и прикрывающие его силы подошли к параллели Buchan Ness. Они весь день пробивались через туман, который к вечеру сгустился еще больше.

Тем не менее охранявшие конвой корабли подошли к месту западного рандеву около назначенного времени и не было причин сомневаться, что на следующее утро конвой войдет в Methil.

24 апреля никакой другой конвой выходить не собирался и, таким образом, флот противника шел в район, где ни военных, ни коммерческих кораблей он встретить не мог.

Рано утром 24 апреля Адмиралтейство начало подозревать, что происходит нечто необычное и, опасаясь возможности неприятельского набега на наше юго-восточное побережье, распорядилось, чтобы гарвичский отряд поднимал пары [1]). В это время конвой, идущий в Англию, подходил к Ферт-оф-Форту, а «выходящий» с миноносцами *Ursula* и *Landrail* готовился сниматься со швартовов. Адмиралтейство не считало полученные им сведения о противнике основанием для приостановки движения судоходства, и конвой, несмотря на густейший туман, в 6 ч. 30 м. вышел из гавани. Одновременно главнокомандующему Гранд-Флитом была послана телеграмма, что в Гельголандской бухте обнаружено некоторое оживление и что противник, повидимому, подготовляет какую-то операцию.

Но к этому времени разработанный Шеером план уже рухнул. Рано утром у *Мольтке*, шедшего в составе разведочной группы адм. Хипера впереди флота и находившегося в этот момент в 40 милях на WSW от Stavanger, произошло серьезное повреждение в машине. Адмирал Хиппер не хотел прерывать операций

---

[1]) Гарвичский отряд вернулся с моря после Зеебрюггской операции 23 апреля между 3 и 4 часами дня.

и приказал *Мольтке* отходить на присоединение к главным силам. Вскоре машины *Мольтке* сдали окончательно, крейсер остановился и Хиппер, узнав об этом, повернул со всеми крейсерами обратно. Однако, не поворот Хиппера сыграл главную роль в неудаче.

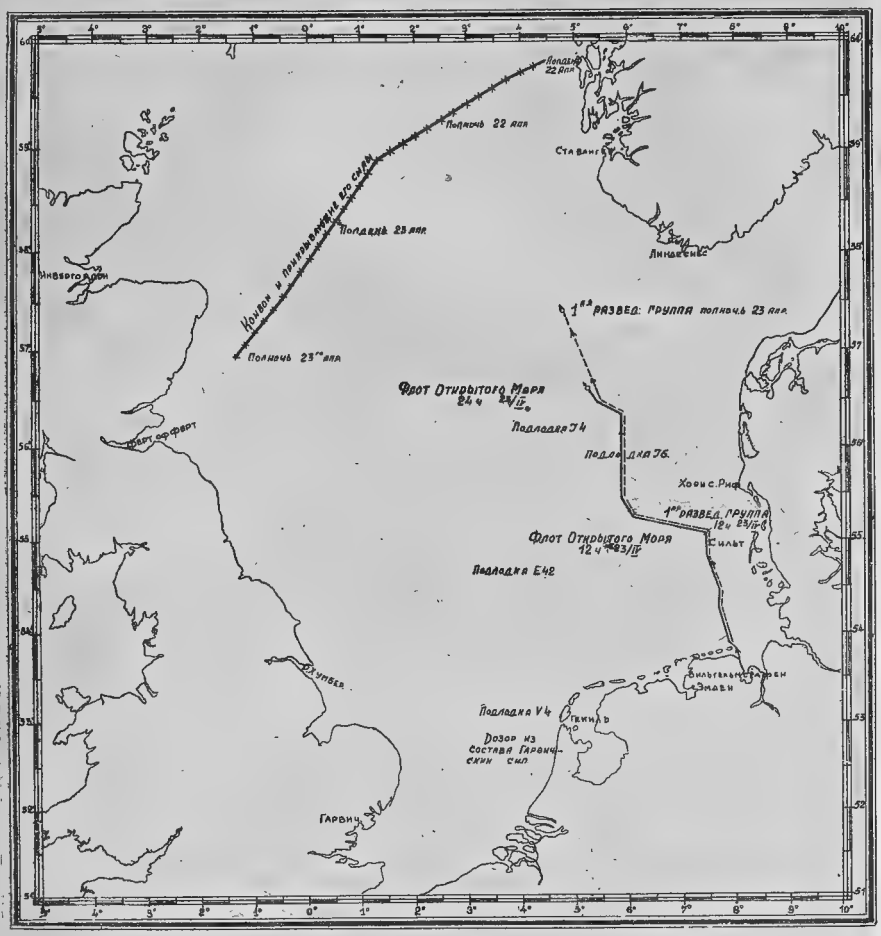


Схема 39. Выход Флота Открытого моря 22—25 апреля 1918 г. Движение с полдня 22 апреля до полночи 23 апреля.

О повреждении *Мольтке* и возвращении линейных крейсеров пришлось сообщить Шееру. Радиомолчание, которое немцы так долго и с таким успехом хранили, нарушилось, и наши радиопеленгаторные станции немедленно обнаружили переговоры

неприятельских флагманов. В результате Адмиралтейство выяснило, что отряд германских кораблей находится у юго-западного побережья Норвегии и что происходит какая-то крупная операция. Донесения радиопеленгаторных станций продолжали поступать

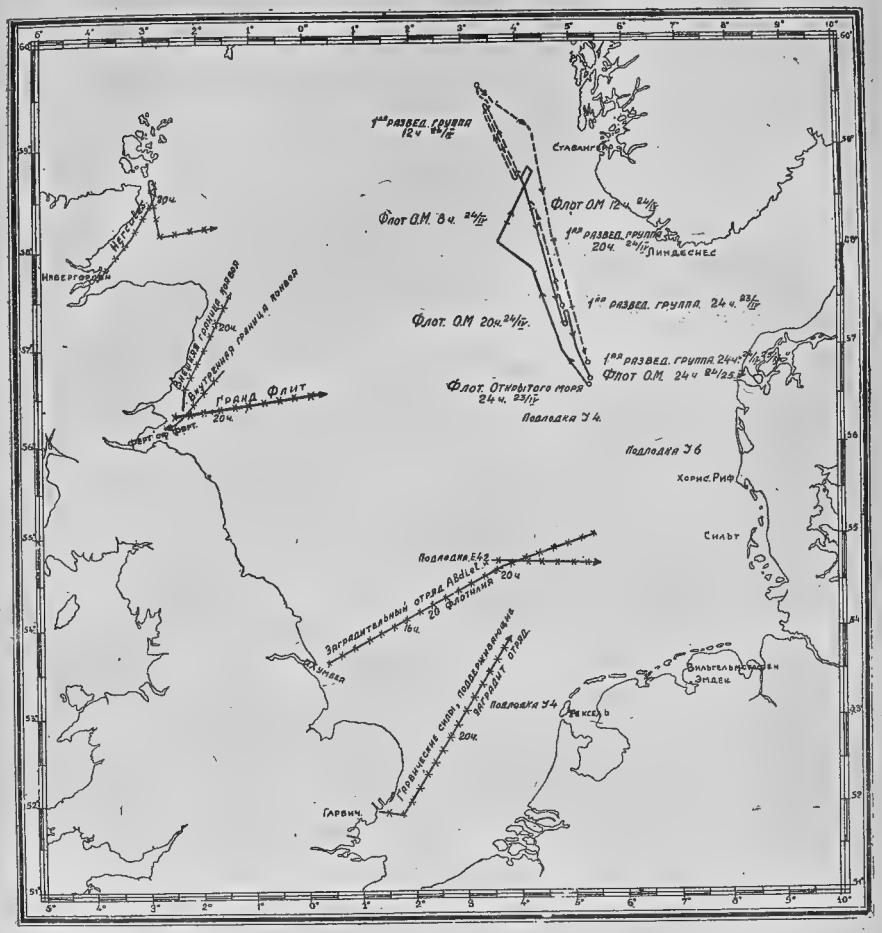


Схема 40. Выход Флота Открытого моря 22—25 апреля 1918 г. Движение с полночи 23 апреля до полночи 24 апреля.

непрерывно, и в 10 ч. 45 м. у. Гранд-Флит получил приказание выйти в море и собраться у Long Forties [1]).

[1]) Главнокомандующий рано утром привел Гранд-Флит в состояние $2^1/_2$-часовой готовности.

Незадолго до получения адм. Битти приказания выйти в море «приходящий» конвой и прикрывающие его силы прибыли, в Methil, и главнокомандующий получил полную свободу действий, имея возможность распоряжаться, не считаясь с необходимостью заботиться о конвое.

Тем временем адмирал Шеер вошел в соприкосновение с крейсерами Хиппера и с *Мольтке*. Приказав линейному кораблю *Ольденбург* взять на буксир поврежденный крейсер, он повернул обратно к Гельголанду как-раз в тот момент, когда адм. Битти получил приказание выйти в море. Шеер, однако, не хотел совершенно отказаться от операции набега на конвой и приказал Хиппер продолжать поход и следовать на N. Но, когда Хиппер лег курсом на Slottero, конвой и прикрывающие его силы уже благополучно прибыли в Methil.

На Оркнейских островах изолированной от всего флота оставалась 2 крейсерская эскадра, а в Скапа-Флоу линейный корабль *Agincourt*. Поэтому адм. Битти в 12 ч. 15 м. предупредил главного командира станции Оркнейских и Шетландских островов о том, что неприятельский флот в море и что не исключается возможность попытки противника напасть на острова, и поставил главного командира в известность, что находящиеся в Инвергордоне линейные корабли *St. Vincent* и *Hercules* высылаются на усиление 2 крейсерской эскадры.

Адмиралтейству и главнокомандующему предстояло решить, как поступить с конвоем, вышедшим из Methil, и с отрядом заградителей, которые должны были отправиться из Хумбера. Конвой проходил в это время Ферт-оф-Тей, 2 эскадра линейных крейсеров была назначена ему в прикрытие, и вопрос о том, следует ли возвращать конвой обратно, стоял еще открытым. Адмиралтейство предлагало главнокомандующему в случае, если он пожелает оставить при себе 2 эскадру линейных крейсеров, вернуть конвой. Но Битти решил этого не делать и приказал 2 крейсерской эскадре и линейным кораблям *Hercules* и *Agincourt* выйти из Скапа на поддержку прикрывающей конвой эскадры [1]).

Днем Гранд-Флит вышел из Розайта [2]). В полночь все эскадры заняли места согласно походного ордера. Линейный корабль

---

[1]) *St. Vincent* ремонта не закончил и не мог выполнить полученного утром приказания выйти.

[2]) Всего вышло: 31 линейный корабль, 4 линейных крейсера, 2 крейсера, 24 легких крейсера и 85 эскадренных миноносцев. Флагманский корабль главнокомандующего *Queen Elizabeth*.

1	эскадра	линейных	кораблей	9	вымпелов.
2	»	»	»	8	»
4	»	»	»	5	»
5	»	»	»	4	»
6	»	»	»	4	» (США) к.-адм. Родман.
1	»	»	крейсеров	4	»

Queen Elizvbeth находился в тот момент в 90 милях на Ost от острова Мау. Задержанная туманом 2 эскадра линейных крейсеров только-что снова дала ход, 2 крейсерская эскадра и линейный корабль *Agincourt* вышли из Скапа, линейный корабль *Hercules* шел к ним на присоединение. Конвой только-что пришел на параллель Buchan Ness.

Подводной лодке *E-42* было приказано итти полным ходом к одному из главных протраленных проходов в Гельголандской бухте. Точное место указанной ей позиции находилось в 40 милях от северного входа в проход и в 4-5 милях к N — у от точки пересечения нескольких протраленных проходов.

Но к описываемому времени наши эскадры двигались против уже несуществующего противника. Придя в район следования конвоя, адм. Хиппер не обнаружил там никого. Не зная о конвое, вышедшем из Methil, Хиппер повернул обратно. Главные силы Шеера весь день шли на S и к ночи оказались впереди линии движения Гранд-Флита.

Подводная лодка *I-6* все еще находилась на позиции у Horn Reefs и в 4 ч. утра заметила к N-у от себя группу легких крейсеров и миноносцев, идущих на S. Командир лодки погрузился, а затем, когда через полтора часа всплыл, то увидел более крупный отряд кораблей, в которых опознал четыре линейных крейсера, сопровождаемых легкими крейсерами. Лейт. Барбуртон продолжал наблюдение до 7 ч. 55 м., а затем, когда корабли скрылись, сделал радио в штаб главнокомандующего.

Между тем *E-42* (лейт. Аллен) полным ходом шла к указанной позиции в протраленном проходе. Немцы очень медленно подвигались по заминированному району. Аллен их обогнал и пришел в назначенное место около полудня. Движение соединенных эскадр Шеера по протраленным проходам заняло целый день; вскоре после 5 ч. *Мольтке* закончил исправление повреждения и пошел под своими машинами. Германский флот находился тогда на траверзе Lister Deep. Почти одновременно с тем, как на *Мольтке* отдали буксиры, Аллен увидел на горизонте в шести милях на NO «три небольших столба дыма». Дав полный ход, он пошел на SO, чтобы выйти замеченным кораблям в голову, и около 5 ч. 30 м. смог выпустить первую торпеду. Всего он сделал четыре выстрела,

---

1	крейсерская эскадра	2	вымпела
1	эскадра легких крейсеров	5	»
2	» » »	4	»
3	» » »	4	»
4	» » »	6	»
Легкие крейсера не в составе эскадр.		5	»
11	минная флотилия	20	эскадренных миноносцев, включая лидеры.
12	» » »	17	» » »
13	» » »	21	» » »
14	» » »	14	» » »
15	» » »	13	» » »

при чем, когда последняя из выпущенных торпед достигла линии неприятельских кораблей, послышался взрыв. Командир *E-42* попал в *Мольтке*, но узнал он об этом очень не скоро. Через несколько минут ему пришлось, однако, убедиться, что противник его обнаружил. Целый час гонялись за лодкой неприятельские миноносцы; Аллен насчитал двадцать пять подводных взрывов. В 1 ч. 41 м. дня Адмиралтейству стало известно, что Шеер возвращается, и главнокомандующему Гранд-Флитом было разрешено вести флот обратно в Розайт.

Походом 22—25 апреля закончились за время войны выходы германского линейного флота. План намеченной операции был разработан и выполнен с большим умением. С самого начала похода мы были в полном неведении об истинной обстановке, и, если бы разведка Шеера дала ему более точные сведения, германскому главнокомандующему представился бы случай нанести нам громаднейший вред. Допустим, что Шеер, сохраняя столь же умело в секрете свое движение, вывел бы Флот Открытого моря на север 24 часами раньше или 24 часами позже. В результате он непременно встретился бы или с конвоем, который вышел из Slottero 22 апреля, или с конвоем, оставившим Methil 24 апреля, и о присутствии противника у берегов Норвегии стало бы впервые известно из сообщения о разгроме конвоя и прикрывающих его сил. Неудача, постигшая адм. Шеера, произошла лишь потому, что, разработав план операции с величайшей тщательностью и предусмотрительностью, он все же сделал не все, что требовалось.

Германский адмирал не знал времени выхода и прихода конвоев и ограничился в этом случае догадками, хотя данные для точного выяснения этого вопроса имелись. За время с 20 января, — когда вошла в силу новая система конвоев, — и до 22 апреля, когда Шеер повел Флот Открытого моря в поход, в Норвегию прибыло 25 конвоев, а вышло из Норвегии в Methil 26 конвоев.

В начале года бывали задержки и перебои в отправлении и прибытии конвоев, но в марте и апреле отправления, в особенности «выходящих» конвоев, отличались большой точностью. Любой консульский служащий мог бы поставить в известность германские морские власти, что промежуток времени между выходами двух последовательных конвоев—четверо суток [1]). Но если даже германские консульства и не знали точных дней прибытия конвоев, то от них Шеер легко мог узнать ошибочность своих предположений, так как консульствам, конечно, было

---

[1]) *Конвои из Methil.* *Конвои из Норвегии.*

20, 24, 27 и 30 января.	19, 22, 26 и 29 января.
2, 6, 9, 14, 18, 22 и 25 февраля.	1, 3, 8, 11, 19, 21, 24 и 27 февраля.
1, 4, 8, 12, 16, 20, 24, 28 и 31 марта.	3, 6, 11, 14, 18, 22, 26 и 30 марта.
4, 8, 12, 16 и 20 апреля.	2, 6, 10, 14, 19 и 22 апреля.

известно, что не дни недели играют роль во времени отправления и прибытия конвоев, а погода, и что именно от этого фактора и зависит регулярность движения конвоев. Интересно отметить, что в списке информаторов адм. Шеера мы не находим германских консульств; быть может, отсутствие сведений из этого источника и служит объяснением его неудачи. Шеер подчеркивает, что о движении конвоев, составе и силах прикрывающих отрядов он узнавал исключительно от командиров своих подводных лодок. Если это, действительно, так, то можно только удивляться, что его штаб не счел нужным проверить полученные сведения по другим источникам. Командиры германских лодок могли выяснить пути следования конвоев, число входивших в их состав пароходов, их строи, состав и силы конвоирующих отрядов, но нельзя было рассчитывать на то, чтобы лодки обнаруживали каждый проходящий конвой, тем более, что не всегда их встречи с конвоями происходили днем.

Во всяком случае из донесений командиров лодок невозможно было составить расписания движения конвоев.

Объяснение неудачи адм. Шеера тем, что он и его штаб в своих расчетах базировались исключительно на сведениях, полученных от командиров-подводников, относится, конечно, к области догадок. Но трудно понять, почему он не имел точных данных по вопросу, с которым был так тесно связан успех операции, тем более, что для получения этих данных следовало только обратиться к соответствующему источнику.

ГЛАВА VII.

Заблокирование Зеебрюгге 22—23 апреля 1918 г. [1]).

(Схемы 41, 42, 43, 44 и 45).

В то время, как германские линейные эскадры искали наш скандинавский конвой, а Гранд-Флит, вышедший в Северное море, искал флот адм. Шеера, особо сформированный отряд кораблей вел атаку неприятельских оборонительных сооружений фландрского берега, делая отчаянную попытку закупорить базы германских лодок в Остенде и Зеебрюгге.

Это нападение на фландрские базы немцев завершало собою серию весьма смелых и рискованных проектов подобного рода. Для правильного суждения и разбора проекта, вылившегося в операцию у Зеебрюгге в ночь с 22 на 23 апреля, необходимо ознакомиться с предыдущими проектами подобного рода.

В конце 1916 года главный командир в Куинстоуне адм. Бейли разработал план нападения на Боркум, Остенде и Зеебрюгге, но Адмиралтейство и высшее сухопутное командование признали план невыполнимым. Возможность высадить десант не отрицалась, не отрицалось и то, что десант сумеет закрепиться, но главное препятствие заключалось в непреодолимых трудностях, связанных со снабжением высаженных частей. Громадные количества боевых, интендантских и других разнообразных грузов, необходимых для содержания экспедиционного корпуса, вызвали бы непрерывное оживленное движение массы транспортов в зараженном подводной опасностью районе. А разгружать эти транспорты пришлось бы на открытом рейде или у нескольких импровизированных молов или пристаней, при чем вся громада транспортов и прикрывающие их отряды скапливались бы у неприятельского побережья в близком расстоянии от баз неприятельского флота.

Возражения представителей армии были столь же основательны. К этому времени составляло азбучную истину правило, что десант допустимо высаживать лишь в том случае, если он сразу сможет перейти в наступление. Удерживать же изолиро-

---

[1]) Подробное описание этой операции см. П. Трайнин. «Зеебрюггская операция 22—23 апреля 1918 г.» с предисловием проф. Л. Г. Гончарова. Ленинград. 1920 г. РИО Морсил РККА. *Ред.*

ванные отряды войск в двух или нескольких пунктах неприятельского побережья было бы вряд ли возможно. Но, если бы это даже и удалось, все равно через несколько дней высаженные отряды оказались бы осажденными с суши, а, быть может, и с моря.

За проектом адм. Бейли последовал ряд других. Гельголанд, Сильт, рейд Шеллиг и Боркум указывались как объекты, пригодные для нападения. Однако, и новые проекты вызывали те же возражения, что и проект адм. Бейли.

В конце 1915 года адм. Бейкон совместно с представителями высшего морского командования обсуждал подробный план нападения на Зеебрюгге под защитой дымовой завесы. Но Адмиралтейство выставило ряд доводов против и адм. Бейкон не мог не согласиться, что риск слишком велик.

Год спустя коммодор Тирвит настаивал на утверждении разработанного им проекта заблокирования Зеебрюгге. Но Адмиралтейство не одобрило проекта, и он предложил другой, более широкий, предусматривающий захват Зеебрюггского мола и расположенного позади него города, с тем, чтобы начать оттуда наступление на Антверпен.

Запрошенный по поводу последнего проекта адм. Бейкон указал, что, по его мнению, проект носит в себе совершенно те же недостатки, как и тот, который рассматривался в Адмиралтействе восемнадцать месяцев тому назад. Бейкон не верил, чтобы высаженные на мол части смогли добраться до шлюзов гавани, а тем более захватить город. Относительно наступления на Антверпен адмирал Бейкон указывал, что, по имеющимся у него сведениям, сухопутное командование не одобряет подобной операции и на нее не согласится. Адмиралтейство против доводов Бейкона не возражало.

Когда адм. Кийс занял должность начальника оперативного отдела морского генерального штаба, первый морской лорд передал ему целую папку разных проектов нападения на германское побережье и закупорки неприятельских портов с приказанием их рассмотреть и доложить свое мнение. 3 декабря, т. е. два месяца спустя после назначения, Кийс представил Адмиралтейству разработанный им новый план, предлагая произвести в одну из ночей между 14 и 17 марта операцию одновременной закупорки устаревшими крейсерами Зеебрюгге и Остенде. Кийс не считал необходимым производить операцию непременно ночью и указывал, что она может состояться и в часы утреннего рассвета, с 18 на 19 марта, но что время и детали нападения должны быть предоставлены инициативе командующего атакующим отрядом.

Предвидя возражения, которыми встречались все предыдущие подобные проекты, Кийс предупреждал Адмиралтейство, что риск, связанный с выполнением его проекта в отношении потерь личного состава, во всяком случае не больше, чем риск,

которому постоянно подвергаются сухопутные части при наступлениях на западном фронте.

Проект адм. Кийса был дан на рассмотрение адм. Бейкону, который 18 декабря прибыл в Адмиралтейство с новым вариантом своего проекта. Проект Бейкона отличался от проекта Кийса, главным образом, тем, что помимо закупорки выхода из гавани предусматривал, как и проект Тирвита, штурм мола. Предлагалось, чтобы монитор *Sir John Moore*, подойдя к оконечности мола, высаживал по выставленной с носа грандиозной сходне, в 12 фут. шириною и 48 фут. длиною, штурмующую колонну в 1000 человек. По окончании высадки у мола должен был ошвартовиться монитор *General Crauford* и бомбардировать шлюзы и неприятельские батареи. Стрельбу 12″ снарядами на короткой дистанции предполагалось вести особо спроектированными уменьшенного веса зарядами. Корабли, назначенные для закупорки выхода, должны были итти в гавань под прикрытием огня мониторов. После обсуждения плана Адмиралтейство его одобрило и поручило выполнение операции адм. Бейкону. Как только решение состоялось, адм. Кийс поехал на Гранд-Флит для набора необходимого личного состава. Главнокомандующий, конечно, оказал полное содействие, и необходимые офицеры и матросы были быстро собраны. Несколько времени спустя, им было объявлено, что каждый из них волен отказаться от опасной операции, но желающих не нашлось.

Наименование столь прославившихся в этом деле кораблей мы впервые находим в памятной записке Кийса, составленной им 27 декабря по возвращении от адм. Битти. В ней он указывал, что для заблокирования потребуется восемь крейсеров, и намечал для этой цели *Sirius*, *Thetis*, *Brilliant*, *Sappho*, *Vindictive*, *Intrepid*, *Hermione* и *Iphigenia*.

Через несколько дней после приезда в Лондон адм. Кийс получил новое назначение; ему было приказано вступить в командование дуврским отрядом вместо адм. Бейкона. Кийс прибыл в Дувр 1 января, при чем перед отъездом первый морской лорд адм. Веймисс сказал ему, что новый состав Адмиралтейства окончательно решил произвести операцию заблокирования германских фландрских баз и что адмиралу предоставляется право действовать в этой операции вполне самостоятельно. После длительных обсуждений всех деталей проекта своего предшественника Кийс пришел к заключению, что проект должен подвергнуться значительному упрощению. Зная, что ворота шлюзов по первому сигналу тревоги убираются внутрь громадных железобетонных укрытий, он находил, что бомбардировка шлюзов не может принести пользы. Не считал он возможным также, чтобы монитор с целой системой добавочных сооружений на носу, благодаря которым ход его уменьшался до 4 узлов, мог упереться форштевнем в мол и удерживаться в таком положении против 3-узлового течения. Высаживать штурмующие части по

одной большой сходне, которую любой снаряд мог разнести в щепки, было равносильно тому, чтобы вверять судьбу всей операции в руки неприятельских артиллеристов. Но один пункт проекта Бейкона адмирал Кийс одобрил и решил его внести в свой план операции, а именно: произвести в качестве диверсии для отвлечения внимания противника от брандеров атаку мола и захватить штурмом батарею, установленную на оконечности мола, которая представит серьезную угрозу брандерам при приближении к каналу. Кроме того, предполагалось принять все меры к тому, чтобы произвести на молу как можно больше разрушений и, в частности, уничтожить виадук, соединяющий мол с берегом. Для штурма мола Кийс решил кроме матросских команд использовать и морскую пехоту. 8 января для этой цели был сформирован из морской пехоты особый батальон трехротного состава.

Подготовка к операции сводилась к следующему: 1) выбрать и соответствующим образом оборудовать корабли для атаки мола и для затопления в канале; 2) собрать и подготовить личный состав; 3) тщательно разработать все детали утвержденного плана операции. Сначала адм. Кийс предполагал использовать для высадки на мол штурмующей колонны какой-нибудь подходящий пассажирский высокобортный пароход с просторными верхними палубами, но затем после долгих размышлений он остановил свой выбор на устаревшем бронепалубном крейсере *Vindictive*. На крейсере были установлены на шханцах 11″ гаубица, две 7,5″ гаубицы для обстрела неприятельской батареи на внутренней оконечности мола, а также для обстрела шлюзов и авиа-базы; кроме того, на шханцах стояли два больших огнемета. На фор-марсе — четыре мелкокалиберных скорострельных пушки и шесть пулеметов для обстрела парапета мола и поддержки высаживающихся команд. Помимо этой артиллерии на *Vindictive* остались его старые 6″ пушки, а по левому борту установили 10 пулеметов и 4 гаубицы Стокса. Грот-мачту сняли и часть ее принайтовили на корме перпендикулярно к диаметральной плоскости так, что она выходила на несколько футов за борт и служила отводом для защиты левого винта при приставании к стенке мола. Фок-мачту срезали на половину. Чтобы не повредить борт о каменную стенку, с левой стороны крейсера были установлены специальные кранцы; на баке же висел особенно большой кранец для смягчения первого, самого сильного удара. С левой стороны от полубака до шханец устроили спардек, на который вели три широких трапа, по которым вся масса штурмующих людей могла быстро попасть с верхней палубы к сходням на спардеке. Последние были необходимы, так как прижаться к стенке вплотную крейсер не мог. Сходни в числе четырнадцати стравливались со спардека на талях.

Вся штурмующая колонна не могла поместиться на *Vindictive*. С него должна была вкатиться на мол первая волна

атакующих сил. Поэтому кроме *Vindictive* взяли еще два парохода-парома с р. Мерсей — *Iris* и *Daffodil*. Оба они имели двойной корпус и двойное дно и фактически были непотопляемы. Управляться ими было легко, подымали они 1500 человек каждый и, благодаря очень малой осадке, могли без особенного риска ходить по минным заграждениям.

Но район плавания *Iris* и *Daffodil* был очень не велик и к Зеебрюгге их приходилось вести на буксире. Другим недостатком этих кораблей являлась низкобортность. Для того, чтобы попасть с них на парапет мола, который возвышался над уровнем высокой воды почти на 30 фут., понадобилось построить особые наклонные сходни. Отсутствие причальных палов вынудило снабдить все три штурмующих корабля особыми большими стальными кошками, которые предполагалось перекинуть помощью стрел на парапет и, зацепившись за него, затем подтягиваться к молу. В качестве брандеров для закупорки выхода из Зеебрюгге решили взять устаревшие легкие крейсера *Thetis*, *Intrépid* и *Iphigenia*, а для Остенде—*Sirius* и *Brilliant*. Торпедные аппараты с них сняли, но оставили часть орудий для обстрела при подходе к каналу неприятельских батарей. На каждом из брандеров имелись дополнительные посты управления; мачты были вынуты, а трюмы загружены мешками с сухим цементом. Последнее было сделано с целью затруднить впоследствии противнику резку на части затопленных кораблей. Для взрыва в нескольких местах днища брандеров в междудонном пространстве поместили достаточно сильные подрывные патроны. Провода от электрических запалов были выведены наверх на носу и в корме. Для уничтожения виадука решили использовать подводные лодки *C-1* и *C-3*, наполненные несколькими тоннами взрывчатого вещества с надежным детонирующим приспособлением.

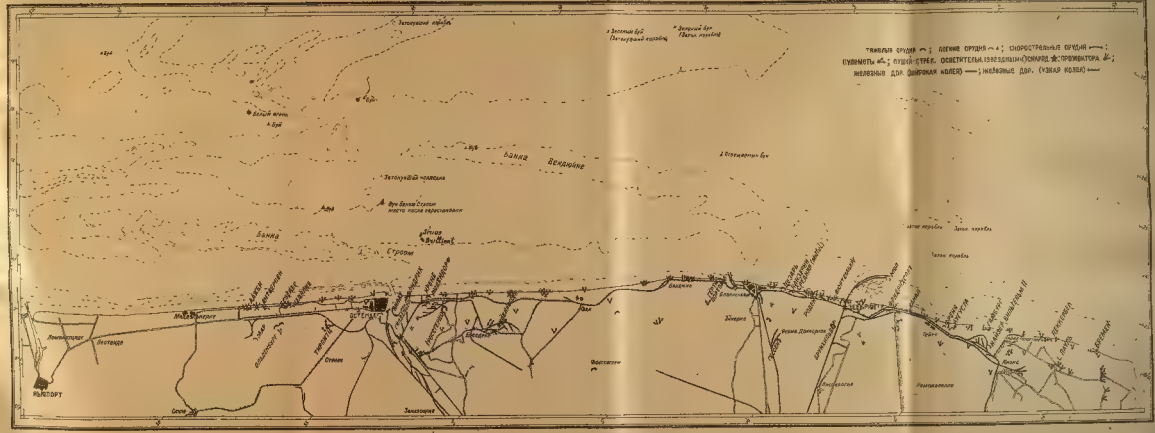
Адмирал Кийс всегда считал, что успех операции будет в значительной степени зависеть от густоты той дымовой завесы, которая должна скрыть наши корабли от неприятельских батарей и наблюдательных постов. Приехав в Дувр, он убедился, что существующий метод для получения дымовой завесы, будучи очень прост, не дает, однако, удовлетворительных результатов.

В то время для постановки завесы применялся насыпанный в железный горшок зажженный фосфор. Дыма, правда, получалось очень много, но и пламени тоже, а, следовательно, для ночных действий это не годилось. Кийс решил не пользоваться фосфором и обратился к начальнику одного из авиа-отрядов Броку с предложением подумать над вопросом применения какого-либо другого химического вещества.

В результате работы Брока остановились на хлор-сульфоновой кислоте. Для того, чтобы лишний раз убедиться, что требует от промышленности современная война, небезынтересно указать, что для операции против Зеебрюгге и Остенде понадобилось 82

БЕРЕГОВАЯ ОБОРОНА БЕЛЬГИЙСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

ЧЕРТЕЖ 41



тонны хлор-сульфоновой кислоты. В Англии это вещество производил лишь один завод, и директор его заявил, что необходимое количество может быть выработано лишь при условии временной приостановки производства сахарина.

Сахарин, как известно, употребляется диабетиками вместо сахара. А потому только тогда, когда военный кабинет вынес постановление о приостановке производства сахарина, т. е. тогда, когда все больные сахарной болезнью оказались вынужденными пить неподслащенные чай и кофе, адм. Кийс смог быть спокоен, что получит нужное ему количество дымообразующего вещества.

Прежде, чем приступить к описанию операции, необходимо пояснить, с какими неприятельскими укреплениями нашим кораблям предстояло иметь дело.

Вдоль всего бельгийского побережья противник установил 56 батарей крупной, средней и зенитной артиллерии [1]). Но в предстоящей операции главную роль играли, конечно, оборонительные сооружения Зеебрюггского и Остендского участков [2]).

У западной оконечности Остендского участка находились на приморском фронте батареи Ахен (IV—5,9″ орудия); Антверпен (IV—4,1″ орудия); Беселер (IV—5,9″ орудия) и Цецилия (IV—5,9″ орудия). В миле позади этих батарей, у Mariakerke Bains, находилась тяжелая батарея Тирпитц (IV—11″ орудия). С восточной стороны гавани и канала стояла батарея Фридрих (IV—3,5″ орудия и одна гаубица для стрельбы осветительными снарядами) и тяжелая батарея Гинденбург (IV—11″ орудия). Батарея Ирен (III—5,9″ и 1—4,1″ орудия) стояла у восточной оконечности Остендского участка. Внутри следующего участка (Брееденского) стояла батарея Прейсен (IV—11″ орудия), но она могла также поддерживать заградительный огонь указанных выше батарей по подходам к Остенде. В полумиле от берега находилась батарея Якобинессен (IV—15″ орудия), которая тоже могла обстреливать водный район у Остенде [3]).

Оборонительные сооружения Зеебрюггского участка отличались еще большей мощностью. У западной оконечности участка находились прибрежные батареи: Цезарь (зенитная); Кайзерин (IV—5,9″ орудия) и Гроден (IV—11″ орудия). В значительном расстоянии от береговой черты, у фермы Донкерклок—батарея Гессен (IV—11″ орудия). К W-у от Зеебрюггского мола батарея Вюртемберг (IV—4,1″ и несколько зенитных орудий). К Ost-у от канала батарея Фридрихсорт (IV—6,7″ орудия), Канал (IV—3,5″ орудия). У Гейста стояли батареи Фрейя (IV—8,2″ орудия) и Августа (III—5,9″ орудия).

---

[1]) 225 орудий, из которых 136 орудий было от 6″ до 15″ калибра.

[2]) См. карту (черт. 41) на вклейном листе.

[3]) Настоящее наименование этой батареи было Дейтчланд, но у нас ее назвали Якобинессен. В дальнейшем мы будем употреблять последнее наименование.

Все батареи имели надежную связь с тщательно разработанной системой наблюдательных и сигнальных пунктов и постов управления огнем.

Мол в Зеебрюгге представлял собою тет-де-пон всей приморской оборонительной линии и требует особого описания. Состоит он из трех частей: первая часть—железнодорожный виадук соединяет берег с массивами мола. Длина его 300 метров, ширина—достаточная для прохода поезда. Вторая часть — собственно мол, великолепное сооружение из бетона—составляет продолжение виадука, построена полукругом, загибающимся на NO. Длина второй части 1715 метров, ширина—около 74 метров. Западный фас мола кончается парапетом, возвышающимся над молом на 16 фут. Третья часть—узкое продолжение второй—имела 238 метров в длину и $4^1/_2$ *м* в ширину. На оконечности ее стояло здание маяка (схема 42).

Противник обратил мол в маленькую крепость. На конце его стояла батарея из трех 4,1″ и двух 3,5″ орудий, командующая над окружающим мол водным пространством [1]). В 137 метрах от конца мола находились два зенитные орудия и защищающая их траншея поперек мола, окруженные проволокой. Артиллерийская прислуга и весь гарнизон мола жили поблизости в бетонной казарме; на его SW-ом конце была база гидро со своим гарнизоном и бетонными помещениями.

Согласно плана адм. Кийса штурм укрепленной головы мола не являлся просто лишь диверсией и высаженным частям надлежало держаться, пока не пройдут на место брандеры. Захват столь сильно укрепленной позиции составлял сам по себе достаточно рискованную и трудную задачу, но этой задаче предшествовал ряд других трудностей, и для преодоления всей массы грозных препятствий требовалось не мало ума, смелости и предусмотрительности.

Атакующим кораблям предстояло прорваться через завесу заградительного огня батарей Зеебрюггского участка, а затем до самого конца операции выдерживать непрерывный огонь средней артиллерии мола и всех других береговых орудий, в угол обстрела которых они попадали. Штурмующие мол части должны были высаживаться на высокий, узкий парапет западного фаса мола, а затем уже по наклонным лестницам спускаться на стенку мола и закрепляться там под огнем пулеметных гнезд, устроенных при входе в гавань, и под огнем ошвартованных у стенки германских миноносцев.

В Остенде брандерам предстояло прорваться через завесу заградительного огня семи-восьми батарей, а затем для того,

---

[1]) В то время оборонительные сооружения мола вызывали сомнения. Адм. Кийс считал, что на оконечности мола стоят три 4,1″ орудия, а на широкой его части шесть 3,5″ орудий. Вооружение батарей, прикрывавших мол, тоже было неизвестно. Батарею Любек (II—5,9″ орудия) немцы построили после операции.

чтобы затопиться в назначенном месте, надлежадо маневрировать под сосредоточенным ураганным огнем двух-трех батарей. От-

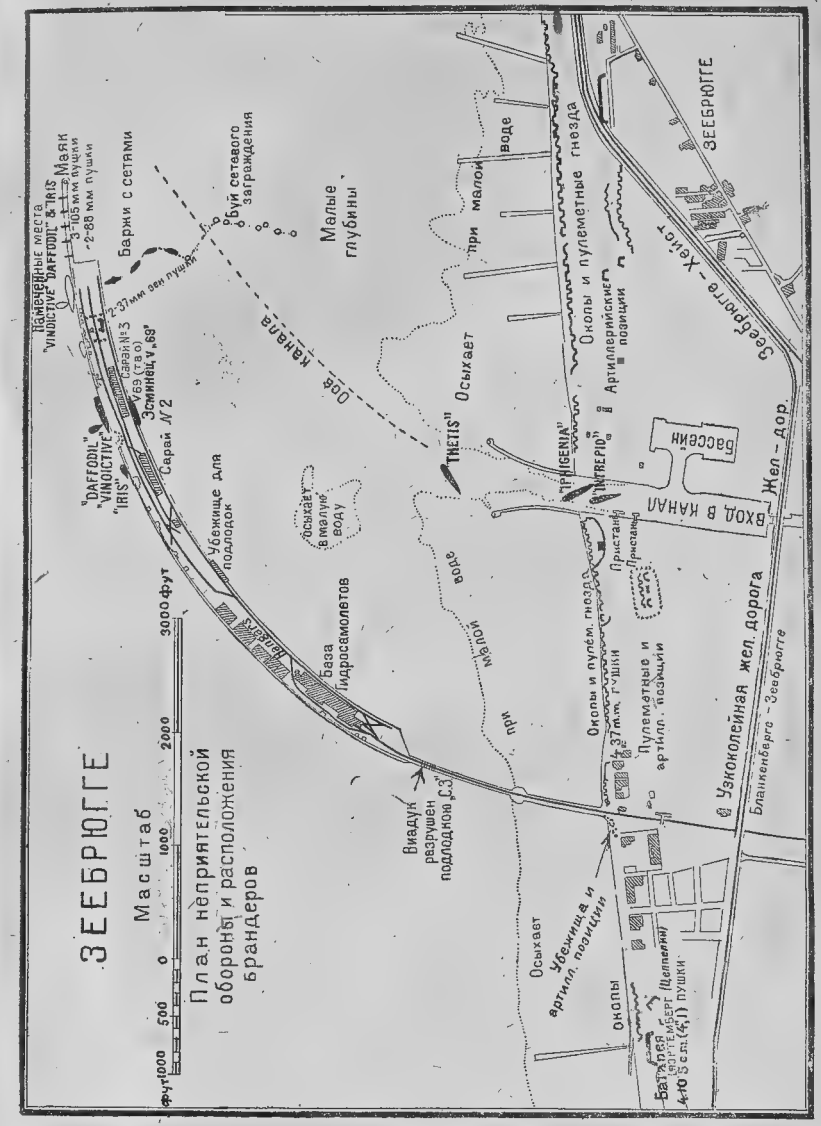


Схема 42.

влечь внимание противника от брандеров производством какой-либо диверсии не представлялось возможным.

Само собою разумеется, что для преодоления всех этих препятствий требовались прежде всего стремительность и скрытность маневра; вместе с тем выбор наилучшего места для высадки штурмующих частей в операции у Зеебрюгге играл первенствующую роль.

Для успеха дела прежде всего требовалось, чтобы штурм мола шел без задержки, по возможности в соответствии со всеми деталями разработанного плана. После тщательного изучения снимков мола, сделанных с самолетов, и его чертежей, полученных от двух бельгийских инженеров, принимавших участие в постройке Зеебрюггской гавани, адм. Кийс пришел к заключению, что *Vindictive* должен ошвартоваться к западу от стоявшей на оконечности мола батареи. При удаче, если штурмующие части сумеют быстро перебраться на мол, все неприятельские орудия, вероятно, удастся захватить через несколько минут.

Затем предстояло решить вопрос о выборе места затопления брандеров. Было известно, что ворота шлюзов, если только позволял прилив, при бомбардировках убираются под особые бетонные навесы, а так как операция должна была состояться ночью, т. е. во время полной или почти полной воды, то Кийс считал, что ворота по первому сигналу тревоги несомненно будут убраны. Поэтому сначала он хотел, чтобы брандеры вошли в шлюз или, если ворота окажутся на месте, чтобы брандеры их таранили и сорвали с места. Но затем он отказался от этой мысли. Бельгийские инженеры не сомневались, что, в случае потопления брандеров на глубокой воде внутри шлюза или при самом входе в него, немцам не составит труда срезать во время отлива все надстройки брандеров, и как миноносцы, так и подводные лодки во время прилива будут свободно проходить над остатками затопленных нами кораблей.

Бельгийцы указывали на желательность затопить брандеры у входа в канал и ссылались на то, что там скапливался выносимый отливным течением ил, а это обстоятельство давало надежду, что после затопления брандеров канал окажется закупоренным надежно. Высказанные соображения подтвердили еще два бельгийца, которым удалось бежать на Зеебрюгге, где они работали на землечерпательном караване.

В результате адм. Кийс решил, что только передовой брандер должнен итти к шлюзам, а два других должны будут затапливаться там, где советуют бельгийские инженеры.

Остальная часть плана адм. Кийса сводилась к следующему: штурму мола должна была предшествовать воздушная бомбардировка, вслед за которой мониторы час обстреливают приморские батареи Остенде и Зеебрюгге. В течение предшествующей недели, во время которой произойдет операция, всякий раз, когда позволит погода, мониторы должны бомбардировать неприятельские прибрежные батареи, а торпедные катера—производить атаки. Делалось это для того, чтобы, когда начнется бомбарди-

ровка, непосредственно предшествующая операции, и когда перед появлением у мола *Vindictive* покажутся идущие в атаку торпедные катера, противник не нашел бы в этом ничего необычайного.

Атакующие мол корабли и брандеры, имея впереди себя флотилию для постановки дымовой завесы, должны были подойти к месту операции одновременно с бомбардировкой.

Разница между операциями в Остенде и Зеебрюгге сводилась к тому, что в последнем случае брандеры должны были затапливаться после штурма мола. Всего в обеих экспедициях принимало участие 165 кораблей различных классов, 82 офицера и 1698 матросов и солдат морской пехоты [1]).

В Зеебрюгге могли входить корабли со средней осадкой, но тем не менее операция была возможна только при полной воде

---

1) Состав и базирование отрядов был следующий:

I. В Swin, уединенной якорной стоянке в устье Темзы у побережья графства Эссекс, где кругом отсутствовало жилье, стояли:

Vindictive, *Iris II* и *Daffodil* — для нападения на мол.
Thetis, *Intrepide* и *Iphigenia* — брандеры для Зеебрюгге.
Sirius и *Brilliant* » » Остенде.

II. В Дувре—эскадр. миноносцы *Warwick* (флаг. адм. Кийс).
» » *Phoebe* и *North Star*—дозор у Зеебрюгге.
» » *Trident* и *Mansfield* » »
» » *Whirlwind* и *Myngs* » »
» » *Velox*, *Morris*, *Moorsom* и *Melpomene*— дозор у Зеебрюге.
» » *Tempest* и *Tetrarch* дозор у Остенде.

Легкий крейсер *Attentive*, эск. мин. *Scott*, *Ulleswater*, *Teazer* и *Stork* — внешний дозор у Зеебрюгге.

Мониторы *Erebus* и *Terror* для бомбардировки Зеебрюггских батарей.

Эскадренные миноносцы *Termagant*, *Truculent* и *Manly* для охраны мониторов.

Подводные лодки *C-1* и *C-3* для взрыва виадука в Зеебрюгге и при них катер для снятия экипажей лодок.

Тральщик *Lingfield* для конвоирования торпедных катеров и приема экипажей, нужных лишь для перехода до места операций.

5 моторных катеров для приема излишков экипажей с брандеров.

18 торпедных катеров.

28 моторных катеров для постановки в Зеебрюгге дымовой завесы и спасения остатков экипажей с брандеров после их затопления.

III. В Дюнкерке мониторы *Marshal Soult*, *Lord Clive*, *Prince Eugene*, *General Crauford*, *M-24*, *M-26*, *M-21* для бомбардировки Остендских батарей.

Эскадренные миноносцы *Faulknor*, *Mastiff*, *Afridi*, *Swift*, *Matchless*—дозор у Остенде, *Mentor*, *Lightfoot*, *Zubian*—для охраны мониторов.

Французские миноносцы *Lestin*, *Roux* и *Bouclier* для охраны мониторов.

6 английских моторных катеров при больших мониторах.

18 английских моторных катеров.

6 торпедных катеров для постановки дымовой завесы у Остенде и спасания людей.

4 французских малых миноносца.

4 » моторных катера при мониторах *M-24*, *M-26*, *M-21*.

IV. В Гарвиче отряд под флагом к.-адм. Тирвита в составе:

7 легких крейсеров, 2 лидеров и 14 эскадренных миноносцев для прикрытия операции с севера.

или около того времени. При отливе парапет мола оказывался на 40 фут. выше уровня воды, а вход в канал становился чрезвычайно узким. Успех операции всецело зависел от двух условий: быстроты, с которой штурмующие части сумеют перебраться на парапет, и от того — лягут ли брандеры поперек канала. Но перебраться на парапет быстро, если палуба *Vindictive* окажется на 30 фут. ниже парапета, было, конечно, немыслимо, а для удачного маневрирования брандеров требовалось, чтобы у них под килем оставалось достаточно воды. Эти два условия сильно осложняли подготовку к операции, но помимо их имелись еще и другие, и все они, вместе взятые, заставляли так рассчитывать время, чтобы отряды подошли к месту операции не только к моменту ночной полной воды или около того, но чтобы операции начались и кончились до наступления рассвета.

Моменты полной воды в течение темных часов бывают пять раз в продолжение лунного месяца и таким образом требовалось разработать пять вариантов времени прибытия и отхода каждого из участвующих в операции кораблей. Но не следует забывать, что над всеми перечисленными условиями господствовало еще одно—ветер. Только в том случае, если он понесет грандиозную дымовую завесу на оборонительные сооружения немцев, имелись шансы благополучно довести дело до конца. Для обеспечения более или менее безопасного прохода кораблей значительная часть водного района, по которому предстояло пройти и маневрировать, подверглась тщательному изучению, в результате которого были поставлены мало приметные навигационные знаки, которые перед самой операцией надлежало заменить нормальной величины буями. В случае перенесения операции на другой срок буй требовалось убрать, а затем снова поставить. Всю эту сложную работу по обстановке фарватера произвели два офицера-гидрографа, прикомандированные к штабу адм. Кийса.

Последние 15 миль предстояло, однако, итти исключительно только по счислению при наличии сильного приливного течения, пересекающего линию подхода кораблей, и через дым завесы, увеличивающий темноту ночи. Казалось мало вероятным, чтобы *Vindictive* смог подойти к молу, и еще менее вероятным, чтобы брандеры и подводные лодки достигли назначенных им мест. Удача в этом направлении явилась бы громадным достижением.

В начале апреля все приготовления закончились и десант перевезли на корабли, стоящие в Swin. Надобность в соблюдении секрета миновала и командам разъяснили задачу экспедиции, прочитав подробную лекцию и продемонстрировав сделанную из гипса модель Зеебрюггского мола.

Неделю спустя—11 апреля—атакующий отряд в составе 74 кораблей вышел в море и у Goodwin Sands присоединился к адм. Кийсу. Во время перехода отряда Фландрской бухтой 65 воздушная эскадрилья вылетела из Дюнкерка и произвела назначенную по плану бомбардировку. В 12 ч. 45 м. ночи корабли Кийса

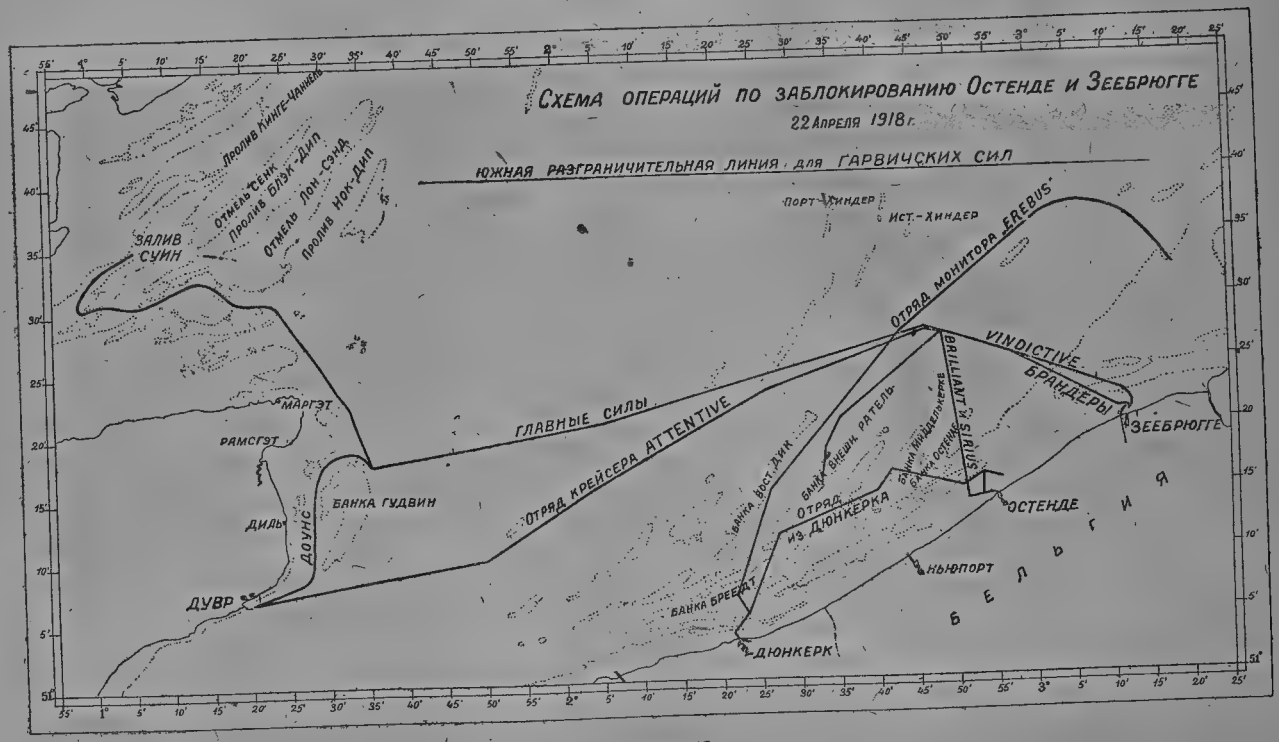


Схема операций по заблокированию Остенде и Зеебрюгге
22 Апреля 1918 г.
Южная разграничительная линия для гарвичских сил
Пролив Кинге-Чаннель
Отмель Тенк
Пролив Блэк-Дип
Отмель Лон-Сэнд
Пролив Нок-Дип
Залив Суин
Порт-Хиндер
Ист.-Хиндер
Отряд монитора „Erebus"
Vindictive
Брандеры
Зеебрюгге
Маргэт
Рамсгэт
Главные силы
Отряд крейсера Attentive
Банка Гудвин
Диль
Даунс
Дувр
Банка Вост. Дин
Банка Внешн. Ратель
Отряд из Дюнкерка
Banks Middelkerke
Banks Ostende
Brilliant и Sirius
Остенде
Ньюпорт
Банка Бреакат
Дюнкерк
Бельгия

Схема 43.

находились в 16 милях от Зеебрюггского мола, и он приказал высадить с брандеров лишнюю команду. Но раньше, чем отряд снова дал ход, ветер стих, а затем начал задувать от S-а, т. е. со стороны, противоположной той, которая требовалась для постановки дымовой завесы. Адм. Кийс переживал тяжелые минуты. Все благоприятствовало выполнению плана, кроме ветра. Можно продолжать поход или надо ворочать? На размышление оставалось несколько минут. С величайшей неохотой, но не раздумывая долго, Кийс решил, что не имеет права вести столь многочисленные незащищенные корабли против грозных германских укреплений, не прикрываясь дымовой завесой. Отряд повернул и пошел назад.

На следующее утро оказалось, что пропал торпедный катер *№ 83*. Ни тогда, ни теперь так и не удалось узнать, как он попал в руки противника. Потеря имела очень серьезные последствия, о которых никто в то время не подозревал. Немцы взяли с катера документы, относившиеся к Остендской операции, и выяснили многие практические детали ее выполнения.

Через трое суток отряд снова вышел в море и снова адм. Кийс был принужден вернуться. Поднялся ветер, развело порядочное волнение, мелкие суда не могли бы действовать. Два неудачных выхода сильно издергали нервы личного состава и утомили его физически.

Между 22 и 28 апреля момент полной воды ночью в Зеебрюгге приходился в удобное для операции время. Утром 22 апреля стояла тихая, прекрасная погода, к полудню ветер отошел к NO-у и по всем метеорологическим данным можно было надеяться, что до конца дня он не перейдет в другую четверть компаса. Лучших условий для операции не приходилось желать. До полнолуния оставалось четверо суток, к ночи ожидалось наступление облачности. Некоторое сомнение вызывал лишь вопрос о неприятельской минной флотилии. Последние полученные разведкой сведения указывали на возвращение Фландрской флотилии эскадренных миноносцев в Германию и на то, что в Зеебрюгге осталось лишь несколько малых миноносцев. Но с тех пор прошло порядочно времени и эскадренные миноносцы могли снова пройти во Фландрию. Однако, это обстоятельство мало смущало адм. Кийса. Он видел, что подходящий момент наступил, и отдал соответствующие распоряжения.

Съемка с якоря и движение кораблей экспедиции продолжались всю вторую половину дня (схемы 43 и 44). Первым вышел в 1 ч. 10 м. дня *Erebus* с мониторами, назначенными бомбардировать Зеебрюггские укрепления. Стоял довольно холодный, ясный весенний день, но по небу гуляли серые облачка. Затем облачность стала увеличиваться, и, когда в 4 ч. д. начал сниматься с якоря флагм. корабль Кийса— *Warwick*, то солнце совершенно

ПОХОДНЫЙ ОРДЕР ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОТРЯДА КОРАБЛЕЙ ДЛЯ ЗАБЛОКИРОВАНИЯ ЗЕЕБРЮГГЕ и ОСТЕНДЕ

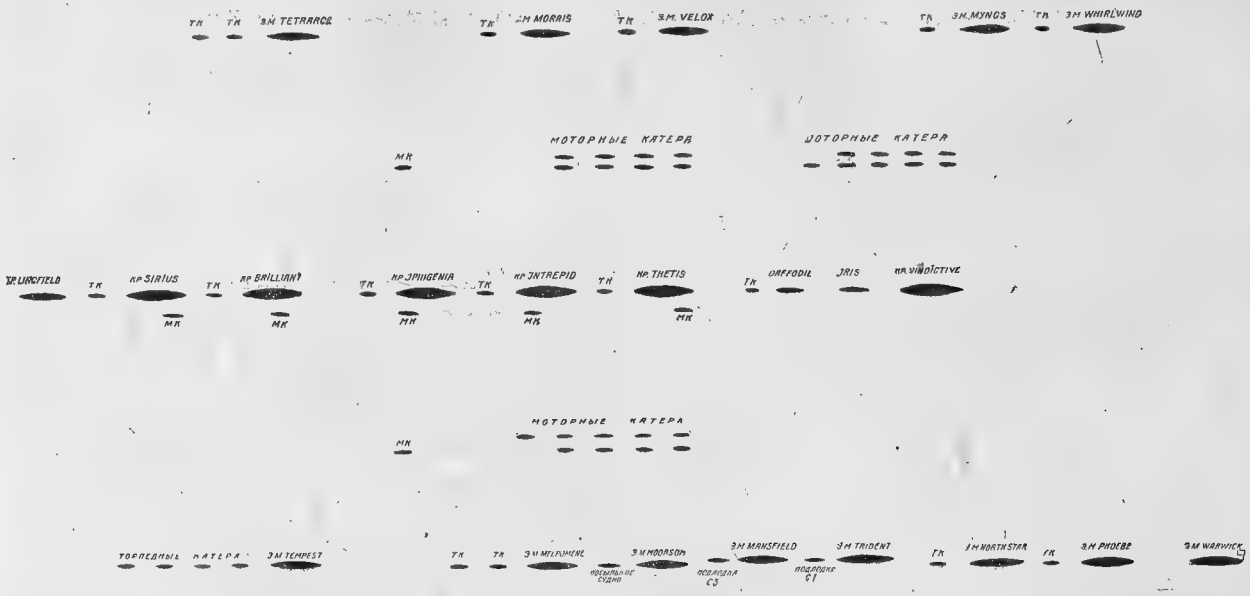


Схема 44.

скрылось за тучами. В 5 ч. *Warwick* занял место впереди главных сил экспедиции. К этому времени легкий крейсер *Attentive* под брейд-вымпелом коммодора Бойля с четырьмя миноносцами приближался к проходу в заграждение, через которое предстояло пройти кораблям экспедиции. В 7 ч. 30 м. в. из Гарвича, под флагом к.-адм. Тирвита, вышел отряд в составе 23 вымпелов для наблюдения за внешними подходами к Фландрской бухте. Мониторы, назначенные для бомбардировки Остенде, вышли из Дюнкерка в 8 ч. 35 м. в. Ими командовал коммодор Лайнс, находившийся на лидере *Faulknor*. Итак, сосредоточение кораблей экспедиции и выход их к месту операций произошли днем. Но этот риск был неизбежен. Однако, по всем данным, движение экспедиции осталось никем не обнаруженным.

Около 9 ч. в. *Warwick* находился в 28 милях от Зеебрюггского мола. Начал накрапывать дождь, но погода оставалась тихой, и ветер дул попрежнему от NO, т. е. к берегу. Кийс сделал сигнал, что операция состоится. В 10 ч. с минутами отряд подошел к проходу в заграждении, охраняемому миноносцами коммодора Бойля. Здесь отряд остановился на 15 минут, и пять моторных катеров сняли лишних людей с брандеров; торпедные катера отдали буксиры, на которых их вели миноносцы. Когда отряд снова дал ход и выравнялся на курсе, лидеры *Warwick* и *Whirlwind* со своими миноносцами вышли вперед, чтобы отогнать могущие оказаться на пути неприятельские дозорные корабли. Одновременно отделились брандеры для закупорки Остенде и легли курсом на буй Stroom Bank. В этот момент расстояние между головными кораблями и молом не превышало 15 миль.

Тем временем *Erebus* и *Terror* подошли к позиции у West Kapelle; мониторы из Дюнкерка тоже заняли назначенные им по диспозиции места. Последние вместе с находящимися при них миноносцами и катерами составляли два дивизиона: первый дивизион—*Marshal Soult* и *General Crauford*, второй—*Prince Eugene* и *Lord Clive*.

Marshal Soult должен был бомбардировать батареи Якобинессен, Беселер и Цецилию и стал на якорь у южной оконечности банки Middle. *General Crauford*—батареи Гинденбург, Ахен и Антверпен и стал на якорь приблизительно в 5 милях на NNW от этой банки. *Prince Eugene* и *Lord Clive* надлежало обстреливать батареи Тирпитц и Ахен, и они стали по близости от Ньюпорта, у West Deep.

В 11 ч. 10 м. все четыре остендские монитора открыли огонь. Бомбардировка зеебрюггских батарей началась двадцать минут спустя.

Моросивший дождь не прекращался и помешал произвести намеченную по плану воздушную бомбардировку. Это явилось очень неприятным сюрпризом, так как адм. Кийс рассчитывал, что бомбежка заставит прислугу неприятельских батарей укрыться

в блиндажах и к моменту подхода наших кораблей внимание противника от моря будет отвлечено.

В 11 ч. 30 м. в. торпедные катера дали полный ход и выпустили первую дымовую завесу. Под ее прикрытием менее быстроходные моторные катера прошли к назначенным местам и поставили вторую дымовую завесу. Густая пелена дыма образовала стену длиною более восьми миль и почти параллельную берегу. Как только завеса начала подвигаться по направлению германских батарей и наблюдательных постов, две группы моторных катеров начали бой. Планом предусматривалось, что моторные катера *№№ 25-BD*, *26-B* и *21-B* пройдут вдоль западной стенки мола, поливая ее огнем своей мелкокалиберной артиллерии, а катера *№ 5* и *№ 7* (сорокафутовые) ворвутся в гавань и постараются утопить торпедами стоящие у мола неприятельские миноносцы. Обстрел западной стенки мола преследовал цель занять внимание противника на время подхода *Vindictive*. Задача, возложенная на моторные катера *№ 5* и *№ 7*, носила более серьезный характер, так как должна была обеспечить проход брандеров.

Немецкие миноносцы легко могли подбить или утопить брандеры раньше, чем они успеют подойти ко входу в гавань, а следовательно, было чрезвычайно важно вывести из строя всякий неприятельский миноносец, могущий угрожать проходу брандеров, при чем это необходимо было сделать раньше, чем брандеры минуют стоящий на моле маяк.

Ровно в назначенное по расписанию время катера отделились от главных сил и полным ходом пошли по направлению мола. На долю их командиров выпала честь нанести первый удар. К моменту приближения катеров к молу дымовая завеса уже стояла; катера проскочили через завесу и выполнили поставленную им задачу: катера *№№ 25-BD*, *26-B* и *21-B* держали под огнем западную стенку мола, командир катера *№ 5* Айтуейт выпустил торпеду по кораблю, стоявшему недалеко от мола, которое он принял за миноносец, а командир катера *№ 7* Блейк по миноносцу, ошвартовленному у стенки мола, и был убежден, что торпеда попала под передним мостиком миноносца. Однако, эти атаки не были столь успешны, как думали командиры катеров; немцы обратили очень мало внимания на катера. Противник услышал звуки выстрелов в дыму завесы, но совершенно не знал, что обстреливается мол, а шум от взрыва торпед, выпущенных Блейком, он принял за выстрелы с мониторов. Тем не менее катер Блейка при отходе попал под жестокий огонь пулеметов. Когда Блейк миновал мол, *Vindictive* уже почти дошел до назначенного места. Эскадренные миноносцы *Phoebe* и *North Star* держались в дозоре недалеко от оконечности мола в готовности отразить всякую попытку вмешательства неприятельских миноносцев. Адм. Кийс на *Warwick* занял место с расчетом наблюдать за штурмом мола и за проходом брандеров. Немцами

никаких особых мер предосторожности принято не было: два миноносца, ошвартовленные у стенки, стояли без паров, никаких дозорных кораблей у входа на рейд не оказалось. Весь наш отряд подошел к месту операции никем не обнаруженный.

Противник встрепенулся в последнюю минуту и темнота ночи озарилась бесконечным множеством осветительных ракет, выпущенных с мола и береговых батарей. *Vindictive*, как говорил впоследствии его командир кап. 1 р. Карпентер, подходил к молу как бы в свете наступающего дня. На несчастье через несколько минут ветер переменился и задул прямо с берега. Выпущенное грандиозное количество дыма понесло прямо на подходившие английские корабли. Связь атакующей группы с дозорными миноносцами прервалась; каждому из командиров предстояло действовать по собственному разумению. Дым закрывал все кругом, нельзя было рассмотреть даже полубака собственного корабля. А германские артиллеристы ясно видели, как из дымовой завесы одно за другим показывались наши освещенные ракетами корабли.

Около 12 часов ночи *Vindictive* миновал последнюю дымовую завесу и кап. 1 р. Карпентер в первый раз увидел мол. Маяк вырисовывался очень отчетливо, наш крейсер шел прямо на середину средней части мола. Карпентер быстро положил руля и увеличил ход до полного. Когда мол отделялся от *Vindictive* лишь узкой полосой воды, германская батарея открыла огонь. *Vindictive* отвечал, сосредоточив стрельбу по стоящим на молу орудиям. В распоряжении противника оставалось не много времени, но германские артиллеристы стреляли по цели, не попасть в которую было трудно, и они времени не потеряли. Через несколько минут после прохода *Vindictive* последней завесы пали мертвыми командующий десантом матросов кап. 1 р. Галаган, командующий десантом морской пехоты подполковник Эллиот и его помощник майор Корднер. Капитан 2 р. Эдуардс был тяжело ранен, кап.-лейт. Гаррисон контужен и потерял сознание. Потери в составе команды и материальные потери были тоже не малые. Артиллерийская прислуга 7,5″ гаубиц была уничтожена почти целиком, сами гаубицы выведены из строя, огнеметы разбиты. Но наиболее тяжелую потерю составляла гибель значительного числа переносных сходней, по которым люди должны были перебраться через парапет. Их снесло за борт. По счастливой случайности крейсер не получил серьезных повреждений, у него пострадали лишь надстройки верхней палубы. Но потеря гаубиц лишала *Vindictive* едва ли не половины его наступательной силы, а потеря сходней привела к тому, что штурмующие команды скучились у двух трапов, слишком узких, чтобы перекинуть по ним на мол столь большое количество людей. Командир вел крейсер в урагане снарядов, стоя на левом крыле мостика. По плану предполагалось поставить крейсер у самой батареи с таким расчетом, чтобы первые выскочившие на мол партии

десанта сразу могли схватиться с прислугой неприятельских орудий. Но *Vindictive* немного проскочил вперед и встал на три длины далее намеченного места; левый якорь отдали в расстоянии 3 фут. от мола.

Наступил чрезвычайно трудный момент; надо было каким-то способом уцепиться за стенку. Приливное течение создавало подушку возмущенной воды, которая не давала возможности *Vindictive* прижаться к молу. «При руле, положенном влево,— читаем мы в рапорте Карпентера, крейсер моментально прижимался скулой к стенке, но середина борта отходила, и длина сходней оказывалась недостаточной. При перекладывании руля на другой борт, крейсер сейчас же относило от стенки».

Положение спас командир *Daffodil* лейтенант Кампбель. Пока *Vindictive* приближался к молу, Кампбель держался у него на правом траверзе, а затем, видя, что крейсер не может подойти к молу вплотную, он уперся ему форштевнем в борт и прижал к стенке. Действуя таким образом, командир *Daffodil* следовал лишь полученной им инструкции, но выполнить этот маневр в столь трудную минуту и притом столь умело мог только очень лихой, блестяще управляющийся моряк. Через несколько минут командир *Iris* кап. 2 р. Гиббс прошел *Vindictive* под нос, отдал правый якорь и встал у мола.

Как только *Daffodil* прижал *Vindictive* к стенке, головные штурмующие команды матросов во главе с кап.-лейт. Адамсом бросились по качающимся узким трапам на мол [1]). Вслед за ними двинулись взводы морской пехоты с лейтенантом Куком, Ламплоф и де-Берри. Выскочив на парапет, они сразу поняли, что не приходится и думать о захвате стоящей на оконечности мола батареи. *Vindictive* проскочил назначенное место, пулеметные гнезда и колючая проволока преграждали путь к позиции, которую предстояло захватить. Тем не менее атака мола

---

[1]) Организация десанта матросов:

На *Vindictive* группы *A* и *B*.
На *Iris* группа *C*.
На *Daffodil* группа *D*. Всего 8 офицеров и 200 матросов.
Организация десанта морской пехоты: На *Vindictive*: Батальон HQ.

Портсмутская рота (B).
Плимутская рота (C).
Пулеметные взводы.

На *Iris*'е: Чатамская рота (*A*).

2 взвода с пушками Виккерса.
2 мортирные команды.

Организация подрывной партии:
подрывная партия, иначе рота «C», делилась на три взвода. 1 взвод делился на два отделения—2 и 3 взводы на четыре отделения.

На *Vindictive*—2 взвод,
На *Daffodie*—1 взвод и 3 взвод.

могла составить удачную диверсию, если *Vindictive* и штурмующие части, несмотря на сосредоточенный огонь всех германских орудий, в угле обстрела которых они находились, сумеют продержаться некоторый промежуток времени. Головные взводы морской пехоты «закрепились у пакгауза № 3 со стороны, обращенной к берегу», выскочившие вслед за ними на парапет 5, 7 и 8 взводы под командой капитана Башфорда заняли позиции по всем правилам полевого устава. Оказавшись на стенке, кап.-лейт. Адамс хотел закрепить на парапете якоря-кошки, которые туда старался подать кап.-лейт. Розоман. Но стрелы оказались коротки и не хватали до парапета. Адамс, не теряя времени, двинулся со своими матросами на неприятельскую батарею. С ним побежал и летчик Брок, работавший во время подготовки экспедиции над вопросом дымовой завесы. Пробежав немного, люди остановились—перед ними вырос окоп, из которого противник поддерживал жаркий пулеметный огонь. К этому времени, несмотря на тяжелую контузию, на мол перебрался кап.-лейт. Гаррисон и вступил в командование десантом матросов. Адамс побежал к майору Уеллеру за подкреплениями. Несколькими минутами ранее был убит Брок, искавший неприятельский дальномер, с устройством которого он непременно хотел ознакомиться.

Тем временем остававшиеся на *Vindictive* морская пехота и подрывная партия высаживались на мол. Но орудия стоявшего у мола германского миноносца заливали мол артиллерийским огнем и было совершенно очевидно, что требуются сверхестественная храбрость, выдержка и дисциплина, чтобы высадившиеся на мол люди могли продолжать там удерживаться. Хотя командиры неприятельских береговых батарей не стреляли по молу, пока там находились германские части, тем не менее верхние надстройки *Vindictive* огнем батареи, стоявшей на оконечности мола, были обращены в груды исковерканного металла.

Попытки *Iris* подать якорь на мол потерпели полную неудачу. Лейтенанту Гаукингсу удалось упереть в парапет наклонную сходню, но как только он забрался по ней наверх, *Iris* отнесло течением, и Гаукингс остался на парапете в одиночестве; в последний раз его видели отстреливающимся из револьвера. Не имея возможности подать на парапет якорь, *Iris* не мог подтянуться к стенке. Видя неудачу, кап.-лейт. Брадфорд решился на исключительно отчаянную попытку: он взобрался на нок стрелы и уцепился за висящий на гордене якорь. Раскачавшись в воздухе, он как цирковой акробат вместе с якорем перекинулся на парапет. Но через мгновение был сбит несколькими пулеметными пулями и полетел в воду между молом и пароходом.

Командир *Iris*, видя невозможность переправить людей на мол по сходням, сдался назад и отвартовился у правого борта *Vindictive*. Десант с *Daffodil* попадал на мол микроскопи-

ческими партиями, с него высадилось самое ничтожное количество бойцов.

Vindictive уже двадцать минут держался у стенки, положение попрежнему оставалось критическим. Благодаря исключительной выдержке высадившихся матросов и солдат, *Vindictive* удалось кое-как зацепиться за мол, но трудность дальнейшей высадки увеличивалась с каждой минутой. Палуба крейсера все больше и больше заваливалась грудами исковерканного железа. Неприятельский снаряд попал в фор-марс и вывел из строя, за исключением одной, все стоявшие там пушки. В живых остался один человек—унтер-офицер Финч, который продолжал стрелять пока сам не был убит. На фор-марсе стояло 6 пулеметов и 2 скорострельных пушки. Ими командовал лейтенант морской пехоты Ригби, с самого начала атаки мола не прекращавший ни на минуту обстрела всех тех пунктов, откуда велась неприятельская стрельба, а в особенности стоявших у стенки германских миноносцев. Гибель этого исключительно хладнокровного и выдержанного офицера и его доблестной команды явилась ужасной потерей для высадившегося десанта.

Приблизительно в это время адм. Кийс увидел подвигающиеся ко входу в канал брандеры, а через несколько минут кап. 1 р. Карпентер заметил дымовые трубы *Thetis*, *Intrepid* и *Iphigenia* уже за молом. Быстро сбежав с мостика на перевязочный пункт, он крикнул, что штурм удался и что брандеры прошли во-внутрь. Ответом последовало громкое «ура» всей массы раненых и умирающих людей.

Захватить и привести к молчанию батарею мола оказалось невозможным, но атака мола, как диверсия, вполне удалась. Пока *Vindictive* бился у стенки, а германские артиллеристы в упор расстреливали верхнюю палубу крейсера, пока шла отчаянная борьба высадившихся людей, чтобы как-нибудь закрепиться на моле, три брандера прошли в гавань.

Неприятель, повидимому, думал, что штурм мола является началом крупной десантной операции, и сосредоточил весь огонь по *Vindictive*.

Около полуночи головной брандер *Thetis* попал под обстрел батарей. Немцы поддерживали заградительный огонь и медленно подвигавшимся брандерам пришлось выдерживать его четверть часа, но дымовая завеса еще не рассеялась, и они шли окутанные пеленой ее остатков.

В 12 час. 20 м. командир *Thetis* кап. 2 р. Снейд увидел прямо по носу, в расстоянии 2-3 каб., массивы мола и стоящий на нем маяк. Положив руль на борт и сделав сигнал остальным брандерам, Снейд обогнул маяк и увеличил ход до полного. Одновременно открыла по нему огонь стоявшая на оконечности мола батарея. Надо думать, что командовавший этой батареей офицер был первый из командиров всех германских батарей, который понял истину. О чем он успел донести в штаб укреплен-

ного фландрского района, мы не знаем, но в тот момент, как он увидел *Thetis*, на другом конце мола раздался грандиозный взрыв и всякая телефонная связь прекратилась. Командир подводной лодки *C-3* лейтенант Сандфорд выполнил возложенную на него задачу. Читатель знает, что для предупреждения высылки неприятелем на мол подкреплений адм. Кийс решил разрушить виадук, соединявший оконечность мола с берегом, взорвав под ним две подводные лодки, нагруженные несколькими тоннами взрывчатого вещества. Выбор пал на *C-3* и *C-1* (лейтенант Ньюболт). Ночью лодки шли на буксире миноносцев *Trident* и *Mansfield*, но у *C-1* перлинь лопнул и в назначенную точку в условленное время подошла лишь *C-3*. Другая лодка шла под своими машинами и сильно отстала.

Как только отдали буксир, лейт. Сандфорд дал ход и лег указанным ему курсом на виадук. Обе лодки были снабжены специальными гидро-приборами, которые не дали бы им уклониться от последнего курса после оставления лодки экипажем. Но Сандфорд не хотел ничего предоставлять случаю и решил остаться на лодке вместе с командой до последнего момента. В 12 ч. ночи с минутами *C-3* полным ходом вкатилась под виадук и, ударившись о ферму, застряла между двумя вертикальными креплениями.

Когда загорелся подожженный бикфордов шнур, Сандфорд с командой спрыгнул в находившийся за кормой моторный тузик, но винт у тузика оказался сломан и пришлось отходить под веслами. С виадука заметили шлюпку и открыли по ней жаркий ружейный и пулеметный огонь. Не прошел тузик и кабельтова, как лодка взорвалась, и 100 фут виадука полетело в воздух. Пламя взрыва осветило весь театр борьбы, но за адским шумом артиллерийской канонады, адм. Кийс не слышал, а только лишь видел взрыв.

С уничтожением виадука прекратилась связь мола с берегом; командир германской батареи не получал указаний относительно цели, но три объекта стрельбы были у него перед глазами и притом на расстоянии едва ли не пистолетного выстрела. Брандеры проходили так близко от мола, что при нормальных обстоятельствах с мостика наверное крикнули бы два-три приветственные слова смотрителю маяка и отчетливо услышали бы ответ.

Внимание немцев сосредоточилось в направлении моря и *Thetis* впервые попал под огонь лишь в 12 ч. 20 м., когда у него под самым носом вырос силуэт мола. Брандеры прошли заградительный огонь, не потеряв возможности управляться и не получив повреждений в паропроводе, но *Thetis* все-таки очень сильно пострадал от огня батареи мола.

Вода быстро вливалась через пробоины, брандер лег на левый борт. Вскоре *Thetis* прорвал сети и заграждение, поставленные у входа в гавань, и в тот момент, когда Снейд увидел дамбы канала, машины остановились. На винтах намоталась

масса проволоки. Снейд передал на *Intrepid* и *Iphigenia* семафором приказание обходить его по правому борту. *Thetis* течением отнесло вдево и он через несколько минут сел на мель у восточного берега канала. Но вскоре механик передал на мостик, что правой машине можно дать ход, и *Thetis* снова двинулся вперед. Однако, брандер уже тонул и почти сразу коснулся дна у противоположного берега (схема 42). Командир замкнул взрыватель. Поблизости держался моторный катер *№ 526*, командир которого лейтенант Литтльтон немедленно пошел к шлюпке *Thetis*'а и снял с нее командира и команду брандера. Сделав это, по его выражению, «совершенно легко», он подошел ко входу в канал на помощь другим брандерам.

Thetis не дошел до шлюзов, но командир его свое дело сделал. Он принял на себя огонь батареи мола и очистил проход в сетевом заграждении шедшим ему в кильватер другим брандерам. *Intrepid* и *Iphigenia* прошли беспрепятственно. *Intrepid* находился впереди и командир его, лейтенант Бонхам-Картер, свободно продвинулся внутрь канала. Неприятель сосредоточил огонь всей своей артиллерии по *Vindictive* и *Thetis*. Отчаянная попытка захватить мол еще не была расшифрована немцами как диверсия и потому по *Intrepid* не стреляли вовсе. Пройдя до назначенного места, Бонхам-Картер положил право руля и дал назад правой машине, чтобы развернуться поперек канала. Убедившись, что брандер встал хорошо, он приказал команде садиться в шлюпки и взорвал днище. Лишняя команда *Intrepid* отказалась оставить брандер перед началом операции, как предполагалось по плану, и в момент потопления на нем находилось 87 человек. Большинство из них разместилось на двух гребных катерах и тузике. Командир же с несколькими офицерами и матросами сел на спасательный плотик. Тем временем *Iphigenia* попал в густую пелену дымовой завесы, а когда она рассеялась, то командир, лейтенант Биллард-Лейк, увидел, что ему преграждает дорогу землечерпалка с баржей на бакштове. Лейк порвал форштевнем бакштов и, пройдя еще немного, увидел впереди себя *Intrepid*, сидящий кормою на мели у западной дамбы. Между носом *Intrepid* и восточной дамбой оставался проход. Лейк пошел в этот проход, но навалил на затопленный *Intrepid*, и не сразу смог двинуться дальше. Неожиданно весь канал снова окутался дымом и командиру пришлось управляться буквально на ощупь. Когда он почувствовал, что форштевень ударился о стенку восточной дамбы, то решил, что попал в проход между носовой частью *Intrepid* и дамбой, и приказал команде садиться в шлюпки. Затем, повернув брандер поперек канала, он его затопил. Под кормой *Iphigenia* держался моторный катер *№ 282*, недалеко от них плавал плотик с лейтенантом Бонхам-Картером и находились гребные катера с его командой. Командир катера *№ 282*, лейтенант Дирн, снял командира *Intrepid*, принял к себе сколько было возможно людей с гребного катера и, взяв его на буксир,

пошел, засыпаемый снарядами, к выходу из гавани. К этому времени немцы развили необычайно интенсивный огонь. *Vindictive* получал в минуту по нескольку попаданий, его верхняя палуба представляла собою груду развалин, и Карпентер приказал командиру *Daffodil* сделать сигнал отбоя. С *Vindictive* нельзя было сделать сигнала ни прожектором, ни сиреной.

Как только раздались звуки сирены *Daffodil'я*, десант и подрывная партия начали отходить к трапам *Vindictive*. Морская пехота отступала группами по 6 человек, унося с собою раненых. Последним оставили мол люди 9 взвода. Тем временем адм. Кийс видел, что брандеры вошли в гавань, и, отлично понимая, какие потери должны нести атакующие корабли, приказал командиру *Warwick* приблизиться к *Vindictive*. Миноносец подошел очень близко к молу с западной его стороны и Кийс через парапет увидел все три брандера, освещенные неприятельскими ракетами. Не было никаких сомнений, что брандеры лежат при входе в канал. После «отбоя» Карпентер двадцать пять минут оставался у мола. К трапам на парапете уже никто больше не подходил, но командир *Vindictive* все медлил, ожидая, не появится ли еще кто-нибудь из состава десанта. Наконец, атакующие корабли оторвались от стенки и отошли на свободную воду. С *Warwick* их увидели. Однако, они еще не окончательно вышли из-под неприятельского огня. Какая-то германская батарея нащупала *Iris*, в который очень быстро один за другим попало 10 снарядов мелкого калибра и два крупного. Командир *Iris* был смертельно ранен, майор морской пехоты Иглс убит. Тяжело раненый лейтенант Спенсер вступил в командование. *Iris* вышел из-под огня в самом жалком состоянии: он горел, половина мостика улетела за борт, все надстройки были сбиты, верхняя палуба буквально завалена убитыми и ранеными.

Германская артиллерия стреляла с убийственной точностью. Около часа ночи серьезно пострадали наши миноносцы, находившиеся у мола. Командир *North Star* заметил какие-то стоящие у стенки корабли и приблизился, чтобы сделать по ним торпедный залп. Выпустив торпеды, он начал отходить, но миноносец нащупала стоявшая на оконечности мола батарея. Через несколько минут *North Star* получил тяжелые повреждения и начал тонуть. Командир *Phoebe* быстро подошел к гибнущему миноносцу и снял с него большинство команды.

Убедившись, что атакующие корабли отошли, адм. Кийс прошел немного вместе с ними, затем приказал командиру *Warwick* повернуть и снова приблизился к молу, чтобы прикрывать отход «москитных» судов. Катер *№ 282*, благополучно обогнув мол, увидел *Warwick* и подошел к миноносцу, чтобы сдать на него спасенных с брандеров. Катер был переполнен живыми и мертвыми и, пока вышел из гавани, получил несколько попада-

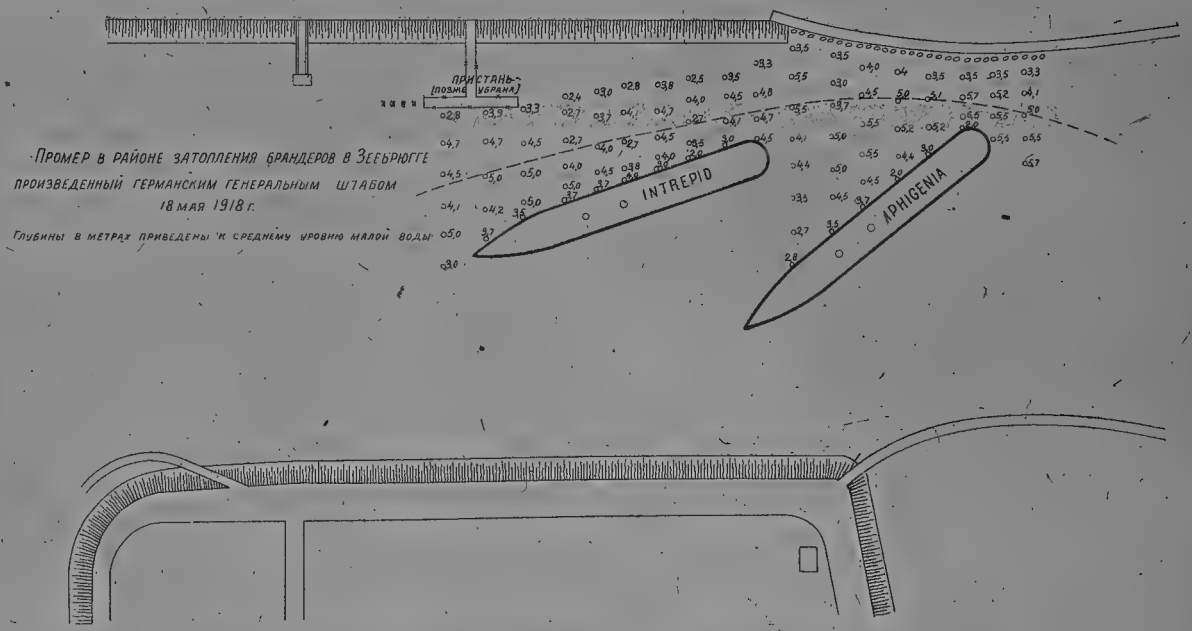


Схема 45. Расположение затопленных в канале брандеров «Intrepid» и «Iphigenia».

ний [1]). Большинство находящихся в катере видели, что брандеры затопились удачно и, возбужденные успехом победы, криками «ура» приветствовали флагманский корабль, на котором развивался громадный шелковый кормовой флаг, полученный адмиралом Кийсом в подарок в бытность его командиром крейсера *Centurion*.

Попытка заблокировать Остенде потерпела неудачу. Здесь так же, как и в Зеебрюгге, моторные катера поставили поперек входа дымовую завесу, и ветер тоже в последнюю минуту переменился, но результаты получились иные. Буй у банки Stroom, от которого брандеры должны были ложиться курсом на гавань, оказался передвинутым на милю к Ost-у. Продвигаясь в густом дыму, не видя ничего кругом, командиры брандеров при наличии к тому же значительного приливного течения, не могли, конечно, знать точно свое место. Поэтому, когда дым немного рассеялся и буй открылся, то проложенный от него курс привел *Sirius* и *Brilliant* на мель к Ost-у от входа. Брандеры затопились под жестоким огнем береговых батарей, команды были сняты моторными катерами *№№ 532, 276* и *283*.

Незадолго до рассвета стрельба прекратилась, последние корабли скрылись в темноте и немцы приступили к осмотру мола. Несколько убитых и раненых было обнаружено у пакгауза, стоявшего позади проволочного заграждения.

Утром наши самолеты произвели ряд снимков, чтобы выяснить положение затопленных брандеров. День стоял облачный, и снимки пришлось делать при весьма бедном освещении, но все же они показали, что два брандера лежат между дамбами канала по диагонали к его оси. Наиболее дальний из них — *Intrepid* лежал у западной дамбы, при чем расстояние от его форштевня до восточной дамбы не превышало 100—120 фут. *Iphigenia* лежал поперек фарватера: между его штевнями и дамбами канала оставалось около 60 фут (схемы 42 и 45).

Мы, конечно, не могли в то время знать, каковы результаты потопления брандеров. Германское же командование считало, что оно не повлияет на ход подводной кампании. Начальник морской дивизии адм. Шредер, выяснив утром 23 апреля положение затопленных кораблей, телеграфировал в Берлин, что канал «не совершенно закупорен». Посылая на следующий день подробное донесение о событиях, имевших место в ночь с 22 на 23 апреля, германский адмирал писал: «миноносцы 2 полуфлотилии («Т») уже пользовались свободным проходам к W-у от брандеров. Английское нападение не скажется на ведении подводной войны» [2]).

---

[1]) Всего на моторном катере и на гребном, который был у него на буксире, находилось 101 человек.

[2]) 2 полуфлотилия состояла из небольших миноносцев с малой осадкой. После очищения противником Зеебрюгге в октябре 1918 г. выяснилось, что немцы прочистили фарватер с западной стороны брандеров, удалив два массива западной дамбы. С восточной стороны брандеров прохода не было.

Полученные нами сведения заставляли думать несколько иначе. Об оптимистической телеграмме адм. Шредера мы, конечно, не знали, но зато знали, что утром 23 апреля все подводные лодки получили предупреждение, что Зеебрюгге закупорено и возвращаться следует в Остенде.

Однако, это распоряжение оставалось в силе недолго. 24 апреля три подводные лодки вышли через Остенде, но уже 25 апреля *UB-76* вышла из Зеебрюгге. На следующий день лодки выходили и входили частично из Зеебрюгге, а частично из Остенде, после чего снова восстановился нормальный порядок. Эти факты для английского командования оставались тайной. Наши моряки рассчитывали, что Зеебрюгге закупорено, и надеялись удачной операцией против Остенде сделать фландрские порты непригодными для базирования германских «*U*». Окончательно закупорить канал нам не удалось, но прочищенный немцами фарватер с W-ой стороны брандеров был очень узок и пользоваться им было возможно только во время полной воды. Насколько мало оставалось места свидетельствует факт удаления двух массивов дамбы.

1. Закупорка Остенде 10 мая 1918 г.

(Схемы 46 и 47).

Как только адм. Кийс узнал о неудаче у Остенде, он донес в Адмиралтейство, что предполагает через четверо суток сделать новую попытку закупорить этот порт, затопив там *Vindictive*. Необходимые приготовления Кийс, действительно, закончил к 27 апреля, но наступившая дурная погода заставила отложить операцию до другого дня, при чем до такого, когда момент полной воды приходится в подходящее время.

Выбор этого дня потребовал точных расчетов. Надо было, чтобы брандеры проскочили в гавань с полной водой, чтобы выход отряда в море состоялся ночью и чтобы атакующие корабли до наступления рассвета успели выйти из-под огня неприятельских батарей. Между тем ночи с каждым днем становились все короче и трудности, связанные с выполнением всех необходимых условий, естественно увеличивались. В течение первой половины мая солнце заходит между 7 ч. 15 м. и в 7 ч. 45 м. в., а восходит между 4 ч. 15 м. и 4 ч. 30 м. у. Сумерки увеличиваются, а период абсолютной темноты продолжается только три часа (от 10 ч. 24 с. до 1 ч. 30 м. н.). Но этот период астрономический, фактически же темнота продолжается от половины десятого вечера до трех часов утра. Расстояние от Дюнкерка до Остенде атакующий отряд мог покрыть в $2^1/_2$ часа; следовательно, раз операцию заблокирования требовалось начать почти одновременно с полной водой, надлежало выбрать для операции тот день, когда момент полной воды в Остенде наступает не ранее полуночи. Необходимость атакующим кораблям выйти из-под обстрела до начала рассвета не

позволила выбрать день, в который полная вода наступала бы позже 2 ч. ночи.

Однако, окончательно вопрос не решался простым арифметическим подсчетом. В составе дуврского отряда служили старые, опытные капитаны пассажирской линии Остенде—Дувр. За время своей многолетней службы они несчетное число раз входили и выходили из Остенде и до тонкости изучили местные приливные течения. По их словам, течения у входа в Остендскую гавань в продолжение ряда дней в каждом лунном месяце отличаются известной неправильностью. Скорость восточного течения перед наступлением полной воды и во время ее не одинакова.

Восточное течение всегда учитывалось в планах адм. Кийса как фактор, необходимый для того, чтобы брандеры могли развернуться в канале, в виду чего промежутки между намеченными днями выхода были не одинаковы. Наиболее удовлетворял необходимым условиям период 11—13 мая, несколько менее период 9—14 мая. Адмиралу предстояло решить вопрос—

Число	Моменты полной воды ночью в Остенде (Гринв. время).	Восход луны	Восход солнца	Заход солнца	Период темноты	Крайний срок выхода отряда из Дюнкерка
Май 8	11 ч. в.	2 ч. 46 м. н.	От 4 ч. 15 м. у.— 4 ч. 0 м. у.	От 7 ч. 30 м. у.— 7 ч. 45 м. у.	От 9 ч. 30 м. в.— 3 ч. 45 м. у.	
9	11 ч. 47 м. в.	3 ч. 18 м. н.				10 ч. 30 м. в.
10		3 ч. 48 м. н.				11 ч. 0 м. в.
11	0 ч. 30 м. в.	4 ч. 29 м. н.				11 ч. 30 м. в.
12	1 ч. 12 м. н.	5 ч. 18 м. н.				11 ч. 30 м. в.
13	1 ч. 55 м. н.	6 ч. 18 м. н.				11 ч. 45 м. в.
14	2 ч. 40 м. н.	7 ч. 27 м. н.				Полночь.

включать ли 9 и 14 мая в число дней, возможных для выхода. Для исключения 9 мая имелось меньше оснований, для 14 мая больше, но Кийс в конце-концов решил оставить обе даты в списке дней, намеченных для производства операции.

Отсрочка выхода экспедиции до 9 мая дала возможность добавить еще один брандер — *Sappho*. Командирами новых брандеров были назначены командиры потопленных в ночь с 22 на 23 апреля, начальником отряда коммодор Лайнс.

План новой операции мало отличался от плана Зеебрюггской операции. Как тогда, так и теперь предстояло закрыться дымовой завесой от неприятельских батарей и произвести кратковременную предварительную бомбардировку. Большие сомнения вызывал вопрос — не атакует ли противник корабли экспедиции миноносцами. Уже три месяца Адмиралтейство не имело никаких сведений о неприятельской фландрской минной флотилии. Было лишь известно, что в феврале она пришла в Германию, и казалось невероятным, чтобы с тех пор ее не вернули обратно

во Фландрию. Оставалось неясным, смогут ли миноносцы флотилии — если они в Зеебрюгге — по первому сигналу тревоги быстро пройти загражденный канал и атаковать наши корабли. Осторожность заставила считать, что атака неприятельских миноносцев состоится, и необходимо принять меры предосторожности на подходах к Остенде от Ost-а.

Выполнение задачи прикрытия атакующего отряда адм. Кийс решил взять на себя. Двенадцать эскадренных миноносцев прикрывающего отряда он разделил на три отдельных дивизиона, выслав их в дозор в трех направлениях к S-у и Ost-у от Остендской банки. Сам же адмирал, имея флаг на *Warwick*, с дивизионом миноносцев занял внешнюю дозорную линию, где раньше всего могла произойти встреча с неприятельскими миноносцами. Опыт всех предыдущих ночных столкновений говорил за то, что при более многочисленных соединениях миноносцев связь между ними легко нарушается.

8 мая все было готово, но метеорологические условия не отвечали требованиям; не оставалось ничего другого, как терпеливо ждать.

Однако, ждать пришлось не долго. 9 мая адм. Кийс и коммодор Лайнс приехали в бельгийскую главную квартиру в La Panne. Сразу после завтрака адмирал заметил, что ветер перешел к N-у и дует к берегу. Быстро распрощавшись с хозяевами, Кийс и Лайнс сели в автомобиль и помчались в Дюнкерк. Приехав, Кийс сделал сигнал, что операция состоится в эту ночь, и поспешил в Дувр, чтобы принять в командование прикрывающий отряд миноносцев. С наступлением темноты корабли, назначенные в операцию, покинули Дюнкерк и Дувр [1]). Неприятель, очевидно, узнал, что готовится какая-то операция. В последнюю минуту, когда брандеры снимались с якоря, выяснилось, что все буи у Остенде немцами сняты, вслед за чем

---

[1]) 30 дивизион: мониторы *Prince Eugene, Sir John Moore*. Эскадренные миноносцы *Lestin, Roux, Bouclier*. 4 больших моторных катера. Монитор *M-27*, 2 французских миноносца и 2 моторных катера были прикомандированы к 30 дивизиону для указания пути следования вместо навигационных знаков.

31 дивизион: мониторы *Erebus, Terror*. Эскадренные миноносцы *Phoebe, Morris* и *Manly*. 4 больших моторных катера. Мониторы *M-23*, *M-25*, 2 французских миноносца и 2 моторных катера для указания пути следования.

32 дивизион: лидер *Faulknor* (брейд-вымпел), эскадренные миноносцы *Nugent, Moorsom* и *Myngs*.

33 дивизион: лидер *Broke*, эскадренные миноносцы *Matchless, Mansfield, Melpomene*.

34 дивизион: лидер *Warwick* (флаг), эскадренные миноносцы *Velox, Whirlwind, Trident*.

Дивизион моторных катеров (18 катеров).

Дивизион торпедных катеров (5 больших катеров, 3 малых, и кроме того, 2 торпедных катера при *Vindictive*).

полученные сведения подтвердил возвратившийся из разведки авиа-отряд кап. 2 р. Грахама. Правда, Лайнс предвидел возможность подобного маневра и взял с собою светящийся буй, который должны были поставить в точке последнего поворота, перед входом в Остендскую гавань, но все-таки отсутствие всех остальных буев составляло немалое неудобство.

На этом неудачи, однако, не окончились. Вскоре после выхода на *Sappho* случилось повреждение котла и ход его уменьшился до 6 узлов. Приходилось отказаться от участия этого брандера. Но первоначально заблокирование предполагалось выполнить затоплением лишь одного только *Vindictive* и Лайнс, принимая во внимание исключительно благоприятные метеорологические условия, решил операцию не откладывать. Сделав командиру *Vindictive*, кап. 2 р. Годсаль, сигнал: «совершенно убежден, что и без *Sappho* вы сделаете все, что только возможно», он пошел дальше.

Начальник отряда каждую минуту ждал появления неприятельских миноносцев, но время шло, а никто не показывался. При подходе к Остенде немцы начали через регулярные промежутки времени выпускать светящиеся снаряды и ракеты. Никаких других признаков особой бдительности не замечалось.

В 12 ч. 30 м. ночи все дивизионы заняли назначенные им места; *Vindictive* в этот момент приближался к поворотному Остендскому бую. Выделенные для операции у берега моторные катера отделились и через 15 минут Лайнс приказал начать бомбардировку [1]).

Стоявшие на позиции у West Deep мониторы *Prince Eugene* и *Sir John Moore* открыли огонь по батареям Цецилия Беселер, Антверпен и Ахен. *Erebus* и *Terror*, стоявшие к N-у от банки Wenduyne,—по батареям Якобиниссен, Тирпитц и Гинденбург.

Первыми вошли в соприкосновение с неприятелем торпедные катера, на обязанности которых лежала задача указать места затопленных *Sirius* и *Brilliant*. Лейтенант Бремпер (катер

---

1) Расписание для действия москитных судов было следующее:

Торпедные катера *№№ 21* и *22* — стоять на банке Stroom до смены их катером *№ 12*, а затем итти и поставить горящий буек между дамбами гавани.

Торпедный катер *№ 12*—сменить катера *№ 21* и *22*, а затем обставить банку Stroom.

Торпедные катера *№№ 24* и *30*—выпустить торпеды по дамбам.

Торпедные катера *№№ 5* и *22*—жечь красные фалфшейера у мест затопления *Brilliant* и *Sirius*.

Торпедный катер *№ 23*—по требованию *Vindictive* зажечь особый фалшфейер для указания входа в гавань.

Торпедные катера *№№ 25* и *26*—конвоировать *Vindictive*, указать ему направление на дамбы и выпустить по оконечностям дамб торпеды.

Моторные катера *№№ 254* и *276*—спасать экипаж *Vindictive*.

13 моторных катеров должны были выпустить дымовую завесу.

№ 22)[1]) и мичман Оутуейт (катер № 5) с трудом отыскали затопленные корабли. Рыская в поисках их, катер № 22 встретился с неприятельским миноносцем и атаковал его. После короткой перестрелки миноносец скрылся в направлении на Ost.

Схема 16. Операция по закупорке Остенде. Положение кораблей в 1 ч. 50 м. ночи 10 мая 1918 г.

Тем временем остальные катера начали нападение на дамбы. Командир катера № 24, лейтенант Лайрелль-Рид, проскочил

1) На катере № 22 находился также флагман всех торпедных катеров лейтенант Вельман.

дымовую завесу и подошел ко входу в гавань около 1 ч. 45 м. н. Выпущенная им по восточной дамбе торпеда попала и взорвалась. Через минуту-другую командир катера № *30*, лейтенант Поланд, с $3^1/_2$ каб. выпустил торпеду, которая тоже попала. Весьма сомнительно только, достигли ли лихие атаки поставленной цели расшатать взрывами стоявшие на оконечности дамб укрепления, или же лишь возбудили особую бдительность неприятельских артиллеристов и способствовали этим устройству *Vindictive* особенно жаркой встречи?

Пока оперировали Поланд и Дайрелль, *Vindictive* огибал входной буй. В это время *Faulknor* уже подошел к назначенному месту к N-у от гавани [1]), и коммодор Лайнс к великому своему огорчению убедился, что неудачи его не оставляют. Выпущенная дымовая завеса к S-у стала хорошо, но легкий бриз от NW-а погнал с моря к берегу пелену мглы. Начальнику отряда было совершенно ясно, что через несколько минут мгла закроет полосу чистой воды между дымовыми завесами, поставленными к Ost-у и West-у от входа в гавань, а затем окутает и *Vindictive*. Одно время, однако, казалось, что, быть может, *Vindictive* и не попадет во мглу. Вскоре раздалась сильнейшая канонада и Лайнс решил, что брандер вошел в гавань. Немедленно последовало приказание 32 дивизиону открыть огонь по неприятельским батареям.

Но надежда Лайнса не оправдалась — *Vindictive* попал в полосу мглы. Кап. 2 р. Годсаль 13 минут шел по направлению берега, но затем, не видя абсолютно ничего, повернул к W-у. Повидимому, когда он клал руля, то находился очень недалеко от входа, т. к. в 2 ч. 12 м. н. командир одного из конвоирующих *Vindictive* катеров *№ 26*, лейтенант Бойльби, увидел восточную дамбу и выпустил по ней торпеду. Торпеда зарылась и, ударившись о дно, взорвалась так близко от катера, что последний получил очень серьезные повреждения. Бойльби с большим трудом выбрался из урагана шрапнельного и пулеметного огня.

Командир *Vindictive* ощупью продвигался дальше. Пройдя немного к W-у, Годсаль скоро повернул на 16 R вправо, а затем, считая, что он миновал вход в гавань, опять повернул влево и приказал командиру катера *№ 23*, лейтенанту Спенсеру, выпустить особую осветительную ракету (в миллион свечей). Дамбы показались в кабельтове слева. Годсаль немедленно положил лево на борт, и как только нос *Vindictive* начал катиться, командир катера *№ 25* Мак Беан тоже увидел дамбы и выпустил по ним торпеды. Обе несомненно попали.

С того момента, как повисшая в воздухе ракета осветила туманную мглу ночи и показала командиру *Vindictive* место,

---

[1]) См. схему 46.

которое он искал, а германским артиллеристам — цель, дело свелось к состязанию в силах и выдержке между Годсалем и его противниками.

Почти одновременно с последним поворотом *Vindictive* попал под сосредоточенный огонь всех германских батарей, в угол обстрела которых он вошел; тотчас все его надстройки на верхней палубе обратились в груду железного лома. Руль еще оставался в положении «лево на борт», когда Годсаль вышел из боевой рубки. Он хотел лучше рассмотреть вход и повернуть корабль носом прямо на западную дамбу с тем, чтобы потом, пользуясь восточным течением, развернуться и затопить брандер поперек фарватера, но почти сразу же был убит, а штурманский офицер контужен с потерей сознания. В рубке не оставалось никого, кто бы мог в нужную минуту отдать необходимые приказания рулевому. Руль остался положенным влево. Когда в командование вступил лейтенант Крутчлей, он уже не успел повернуть *Vindictive*, и корабль приткнулся носом к мели, при чем течением корму сразу занесло влево. После тщетных попыток поставить машинами кормовую часть поперек фарватера, Крутчлей приказал машинной команде выйти наверх и подорвал днище. Затонувший *Vindictive* лег под острым углом к оси канала, оставляя фарватер совершенно свободным.

Моторные катера, назначенные для спасения экипажа *Vindictive*, подошли к нему с большим трудом. Снаряд, попавший в катер *№ 254*, ранил командира, лейтенанта Дрюммонда, и убил его помощника, лейтенанта Росса. Катер *№ 276* тоже получил попадание, но его командиру, лейтенанту Бурк, все-таки удалось сравнительно долго простоять у *Vindictive*. Перед тем, как отваливать, он вытащил из воды лейтенанта Аллейна и трех матросов, цеплявшихся за опрокинутый тузик. Все они были тяжело ранены и держались из последних сил [1]).

В 2 ч. 30 м. ночи, т. е. приблизительно в то время, когда операция должна была закончиться, адм. Кийс услышал, что канонада затихает. Адмирал мог считать, что тщательно разработанный им план выполнен, но он имел также все основания думать, что германское командование в Остенде уже давно переговорило с главной квартирой в Брюгге, в результате чего неприятельские миноносцы из Зеебрюгге каждую минуту могли напасть на наши отходящие от Остенде корабли [1]). Поэтому около 2 ч. 40 м. ночи *Warwick*, выполняя план, по которому миноносцы после операции должны были держаться на пути отхода наших моторных катеров, медленно пошел со своим дивизионом на West. Через

---

1) Немцы нашли на *Vindictive* трех не раненых.

1) Германской фландрской флотилии в Зеебрюгге не было, она из Германии не вернулась.

полчаса Кийс и стоящие на мостике офицеры заметили с левой стороны повторные сигналы бедствия фонарем. *Warwick* немедленно повернул и пошел на огонь. Это оказался моторный катер № 254 со спасенными с *Vindictive*. Помощь подоспела

Схема 47. Операция по закупорке Остенде. Положение кораблей в 2 ч. 25 м. ночи 10 мая 1918 г.

в последнюю минуту, катер тонул, и большинство в нем находившихся несомненно пошло бы камнем на дно. Вся носовая часть катера была заполнена ранеными и умирающими. У штурвала лежал теряющий сознание от потери крови лейтенант Драммонд, рядом с ним тело убитого его помощника, лейтенанта Росса.

Все, кто только были в силах, во главе с лейтенантом Крутчлей откачивали воду. Когда последнего человека с катера приняли на миноносец, рассвет уже наступил. *Warwick* оказался настолько близко от берега, что, не будь тумана, германским батареям не составило бы никакого труда его уничтожить.

Миноносец дал ход и, повернув от берега, пошел к проходу в заграждении.

Кийс подробнейшим образом опросил лейтенанта Крутчлей и к своему величайшему огорчению убедился, что затопленный *Vindictive* не закупорил выхода из Остенде.

Не успел адмирал до конца выслушать доклад Крутчлея, как сильнейший взрыв потряс миноносец. *Warwick* наскочил кормой на мину; кормовая часть пострадала серьезно. Миноносец получил сильный крен, но затем выпрямился. *Whirlwind* взял его на буксир, *Velox* принял к себе всех раненых и снайтовился с ним бортами. Появись в это время неприятельские миноносцы, наш подбитый дивизион не мог бы оказать большого сопротивления, а если бы рассеялся туман, то неприятельские батареи в один момент смели бы его с поверхности моря. Но этого, к счастью, не случилось, и около 7 ч. у. Кийс, достаточно отойдя от берега и не опасаясь нарушить радиомолчание, сделал сигнал коммодору Лайнсу с приказанием выслать на присоединение к *Warwick* все наличные миноносцы. К 7 ч. 45 м. они присоединились к адмиралу. Второй катер со спасенными с *Vindictive* тоже добрался благополучно. В катере насчитывалось 55 легких пробоин, но лейтенант Бурк все-таки к утру привел его к монитору *Prince Eugene*.

В Адмиралтействе всю ночь с нетерпением ждали известий. Первое телефонное сообщение из Дувра от начальника штаба Кийса последовало в 5 ч. 30 м. у. Начальник штаба передал, что моторные катера возвращаются, но пока еще он не имеет никаких сведений о результатах операции. Второй раз он позвонил в Лондон через три часа, сообщая о прибытии спасенных с *Vindictive*, с которыми он говорил, но они мало что видели и имеют очень слабое представление об истинной обстановке. При этом он сказал, что, по мнению командующего флотилией моторных катеров, кап 2 р. Гамильтона Бенн, *Vindictive* затоплен между дамбами, но фарватера не преградил. Адмиралтейство полученные сведения передало по телеграфу главнокомандующему Гранд-Флитом. Правительственное сообщение по поводу событий у Остенде в ночь с 9 на 10 мая носило другой характер.

В 10 ч. 45 м. у. помощник главного военного цензора вручил представителям печати для опубликования следующее известие: «Операция, предпринятая для заблокирования портов Остенде и Зеебрюгге, успешно закончилась в прошлую ночь. Старый крейсер *Vindictive* затоплен между дамбами поперек прохода в Остендскую гавань».

Сообщение, конечно, преувеличивало достигнутый результат. Полученное вскоре в Адмиралтействе донесение адм. Кийса гласило, что *Vindictive* «заграждает лишь одну треть фарватера».

Военный кабинет считал, что, вне зависимости от результатов и последствий операции, все ее участники, проникшие с таким презрением к опасности через грозные препятствия, защищавшие Остенде, заслуживают глубокую признательность и благодарность Соединенного Королевства. По инициативе премьер-министра днем в Дувр была послана телеграмма с выражением благодарности правительства.

Кийс прибыл в Дувр в 4 ч. 30 м. дня. Узнав об опубликованном в газетах правительственном сообщении, он энергично протестовал, настаивая на необходимости сообщить стране истинное положение вещей, и просил разрешения подготовить третью экспедицию. Несколько последующих дней он посвятил разработке новой операции, непосредственное руководство которой решил взять на себя.

Описанные две крупные операции против неприятельских фландрских портов разрабатывались и выполнялись с целью повлиять на ход подводной кампании противника и рассматривать их надо прежде всего именно с этой точки зрения. Фактически результаты были таковы. До операции из фландрских баз ежедневно выходили или возвращались две лодки. В течение недели непосредственно после операции эта цифра осталась без перемен, что видно из того, что с 24 по 30 апреля вышло в море и вернулось в базы 11 фландрских лодок. В мае состоялось 56 выходов и приходов; следовательно, средняя цифра за пять недель после операции не изменилась. Уменьшение числа выходов и приходов началось только в июне, но затем стало быстро падать. За месяц вышли и возвратились лишь 33 лодки. Причиной этому отчасти послужила наша бомбардировка 9 июня, которая повредила в Зеебрюгге шлюзы. В июле, когда шлюзы были приведены в исправность и когда прорыли проход вокруг затопленных брандеров, число выходов и приходов лодок не превысило сорока четырех, т. е. было значительно меньше, чем в апреле и мае. А это показывает, что летом 1918 года число неприятельских лодок, оперировавших у бельгийских портов, снизилось, и что это падение, вероятно, сказалось на интенсивности подводной кампании немцев в Канале и в Северном море. Однако, падение цифры выходов фландрских лодок началось лишь пять недель спустя после Зеебрюггской операции, почему нельзя считать, что это произошло вследствие закупорки выхода, и следует искать какую-то другую причину. Деятельность германских «*U*», базировавшихся на фландрские базы, значительно ослабла летом 1918 года, потому что часть лодок в июне была отозвана в Германию, т. к. командиры лодок доносили, что проход Дуврским проливом становится все труднее и опаснее. Тем не менее, хотя именно последнее обстоятель-

ство, а не какое-либо другое послужило непосредственной причиной отозвания лодок, все же нельзя не признать, что оно было тесно связано с закупоркой Зеебрюггского канала.

Если Дуврское заграждение с охранявшими его многочисленными москитными судами стало столь опасно для подводных лодок, почему же противник не возобновлял тех набегов, которые с таким умением и энергией проводили командиры германских миноносцев? Ответ может быть только один—потому что Зеебрюгге перестало удовлетворять требованиям хорошей миноносной базы. Первое условие удачного набега — скрытность и быстрота выхода и быстрота возвращения стали в Зеебрюгге невозможны.

Такой результат совершенно не ожидался, но уместно ли на этом основании говорить, что операция, в сущности говоря, явилась лишь блестящей демонстрацией изумительной доблести и храбрости? Конечно, нет; успех военных действий не всегда измеряется одними только непосредственными результатами той или иной операции. Заблокирование явилось дополнением к тем противолодочным мерам, которые адм. Кийс с такой неутомимой энергией и настойчивостью проводил в течение пяти месяцев. Нельзя оценивать результаты организованных адм. Кийсом экспедиций вне зависимости их от общего плана противолодочной кампании. Задолго до прорыва *Vindictive* к Зеебрюггскому молу и затопления брандеров наши глубоководные минные поля и дозорные отряды в Канале начали сильно беспокоить противника. Даже адм. Михельсен признает, что мины, фалшфейеры и прожекторы явились для немцев очень неприятным сюрпризом. А этот германский офицер отнюдь не принадлежит к числу военных писателей, склонных отдавать врагу должную справедливость. Если первые потери немцев в Дуврском проливе как бы предупреждали их о том, что о беспрепятственном проходе пролива надо позабыть, то последующий опыт германских подводников, форсировавших заграждение, не мог не подействовать на них угнетающе. Успешные набеги неприятельских миноносцев не повлияли на противолодочную организацию Кийса, работа которой продолжалась с прежней настойчивостью и регулярностью. Итак, после четырех с половиной месяцев упорной борьбы, в результате которой потери фландрской подводной флотилии неизменно возрастали, на немцев неожиданно обрушился удар, подобный налетевшему шквалу, и притом от противника, который, по расчетам германского штаба, уже давно должен был погибнуть от истощения и голода. Заслуга тех, кто разрабатывал и выполнял план Зеебрюггской и Остендской экспедиций состояла в том, что они показали врагу нашу мощь и выдержку в тот момент, когда враг напрягал все силы, чтобы в последней—как он думал—схватке сломить наконец сопротивление Англии.

Но этим успех Зеебрюгге не ограничился. Заблокирование произошло в те дни, когда страна томилась беспокойством, когда наша армия, уступая страшному натиску германских войск, отдавала противнику позицию за позицией. Когда же национальная тревога достигла своего апогея, страна неожиданно узнала, что отряд ее морских сил дважды прорвал неприступные неприятельские позиции и, проникнув в укрепленные гавани немцев, закрыл из них выход. Для того, чтобы вполне оценить то впечатление, которое произвел на массы успех нападения адм. Кийса, надо просмотреть газеты того времени и в особенности дешевые издания, наиболее популярные в широких кругах населения. Успех на сухом пути никогда не вызвал бы подобного энтузиазма. Восторг обуял не только Англию; волна его прокатилась по всем странам Антанты, подымая дух угнетенной Бельгии и вызывая проявление буйной радости в отдаленнейших американских военных лагерях. Но, самое главное, этот успех вселил то предчувствие удачи, которое в мировых столкновениях нередко является решающим фактором и которое появляется не у отдельных бойцов, а вдруг неожиданно ощущается всей многомиллионной массой участников борьбы и как бы указывает ее конечные результаты.

Великая заслуга адм. Кийса и всех участников славного нападения на неприятельские базы в том, что героический их подвиг озарил ярким светом надежды мрачную военную обстановку, поднял моральное состояние союзников и вновь возбудил в них жажду победы.

2. Подводная война в мае 1918 г.

К описываемому моменту подводная кампания противника фактически потерпела неудачу. О том, что общее наше положение начинает улучшаться, было ясно каждому. Начиная с марта, поступление торгового тоннажа стало превышать потери: в апреле судоходство располагало 13 962 819 тоннами, а к концу мая 14 087 186 тоннами.

Правда, увеличение тоннажа объяснялось отчасти переводом пароходов, плававших раньше только за границей на линиях, по которым поддерживалась торговля с Англией, но тем не менее впервые с начала неограниченной подводной войны построенный за месяц торговый тоннаж (194 247 *m*) превысил понесенные за тот же срок потери (185 577 *m*). Кроме того наличный состав нашего торгового флота, только теперь начавший медленно увеличиваться, оказался в состоянии удовлетворять потребности, связанные с грандиозным ростом сухопутных сил империи. За последние четыре недели было перевезено туда и обратно на разные военные театры 192 330 воинских чинов, а для находившейся во Франции английской армии 750 267 *m* боевого снабжения; тридцать восемь тысяч тонн различных

грузов было доставлено союзникам. Помимо этого шла бесперерывная перевозка американской армии в Европу. За тот же промежуток времени на западный фронт из Америки прибыло 166 404 офицеров и солдат, 1914 лошадей и мулов и 20 221 *т* грузов. Все наши ресурсы были мобилизованы для выполнения грандиозной задачи морских перевозок. Несмотря на потери тоннажа, необходимые перевозочные средства были найдены. Не взирая на постоянное присутствие на подходах к Британским островам от десяти до пятнадцати германских лодок, плавание воинских транспортов и пароходов с боевыми грузами протекало благополучно. В моменты величайшего испытания британское морское могущество проявило максимальную мощь.

Противник, конечно, не знал указанных выше цифр, которые вселяли в нас уверенность за настоящее и давали надежду на будущее. Но он так же хорошо, как и мы, понял, что конвои стали решающим фактором в борьбе. Мы не знаем, когда именно германский морской генеральный штаб понял эту истину, да и немцы сами не могут указать соответствующей точной даты. Остается лишь удивляться, почему Германия не сразу сделала попытку, если не разрушить, то поколебать здание конвойной системы, а только через год после ее установления, т. е. тогда, когда препятствие, выросшее на пути осуществления германского плана уничтожения нашей морской торговли, сделалось неустранимым.

Попытка нарушить работу конвойного механизма вылилась в ряд вялых нападений, совершенно не соответствующих ожиданиям, высказанным год тому назад адмиралом Симсом. Предполагалось, что немцы для операций против конвоев выпустят на океанские торговые пути все, что только смогут, и поведут нападение с величайшей энергией и настойчивостью. На деле же они ограничились сосредоточением на западных подходах к Британским островам нескольких подводных лодок,—и только. Насколько нам известно, этим и ограничились старания командиров германских «*U*» нарушить ту нашу систему защиты торговли, которая служила помехой их операциям.

К 10 мая высланные для сосредоточенного нападения на конвои лодки заняли назначенные им места. Одна лодка держалась между Smalls и ирландским берегом, остальные семь разошлись по всему району путей следования пароходов.

В этот день через опасную зону должны были пройти девять конвоев. Соединенному конвою из Рио-де-Жанейро и Сиерра-Леоне (*HL-32* и *HJL-1*) грозила наибольшая опасность. Конвой встретил охранные миноносцы утром и в 5 ч. дня расходился тремя группами: западная (5 пароходов), восточная

(10 пароходов) и группа войсковых транспортов (2 парохода). Каждой из этих групп опасность грозила со стороны *U-70*, *U-103* и *UB-72*, которые по счастливой для себя случайности, а, быть может, и получив соответствующие сведения, заняли позиции на пути предстоящего прохода пароходов. «Выходящему» конвою из Мильфорда (*OM-68*), снимавшемуся с якоря днем, опасность грозила со стороны рыскавшей поблизости от Smalls *UB-65*. Адмиралтейство за день выяснило приблизительные места германских лодок и распорядилось, чтобы гибралтарский (*HG-73*) конвой изменил курс с расчетом пройти к W-у от района нахождения лодок, но «соединенный» конвой не получил никаких приказаний и предупреждений. Однако, за истекшие 24 часа потоплений не произошло и ни один из конвоев не подвергся нападению. Все три группы «соединенного» конвоя противника не видали. Мильфордский конвой тоже удачно разошелся с *UB-65*.

Утро и часть следующего дня прошли одинаково тихо. Лодки противника разбрелись и за исключением *U-86* держались в стороне от путей конвойных лодок. Лодка, находившаяся в течение нескольких дней у берегов южной Ирландии, днем, повидимому, обнаружила гибралтарский конвой (*HG-73*) и сблизилась с ним. В походных инструкциях коммодору конвоя предписывалось, дойдя до берегов южного Уэльса, отправить самостоятельно пароходы, следующие в Бристольский канал, но 10 мая он получил распоряжение Адмиралтейства итти до Ирландии и, достигнув 8 меридиана, ложиться на Smalls.

Новое приказание не отменяло отправку пароходов для Бристольского канала, и в 6 ч. в. они отделились от конвоя и пошли самостоятельно под охраной двух траулеров. Три часа спустя один из пароходов — *San Andres* был потоплен *U-86*. За исключением этого случая день прошел спокойно. Конвои проходили незамеченные лодками. В ночь с 11 на 12 мая произошла перегруппировка лодок: две из них — *UB-62* и *U-86* заняли позиции к W-у от канала Св. Георгия, пять остальных — *U-43*, *U-70*, *U-103*, *U-92* и *UB-72* пошли ко входу в Английский Канал. Рано утром 12 мая две неприятельские лодки были потоплены.

Около 4 ч. у. один из транспортов, занятых перевозкой американских войск, трансатлантик *Olympic*, идя под охраной 4 американских миноносцев, подходил NO-ым курсом к островам Сцилли. В 3 ч. 55 м., когда начало рассветать, впередсмотрящий заметил справа по носу подводную лодку. Капитан быстро положил руль на борт и протаранил лодку раньше, чем она успела погрузиться. Это была *U-103*.

В 4 ч. 30 м. в Канале, в бухте Lyme, наша лодка *D-4* потопила *UB-72*.

Оставшиеся *U-43*, *U-70* и *U-92* крейсеровали в районе прохождения конвоев и две из них в течение дня произвели атаки.

В 9 ч. 30 м. тихоходный конвой из Галифакса (*HS-38*) в составе 35 пароходов, шедших в 9 колоннах под охраной 8 эскадренных миноносцев и 3 канонерских лодок, встретился с *U-70*. Обстановка для атаки была исключительно благоприятная: стояло прекрасное летнее утро, море было совершенно спокойно, легкий ветер дул от W-а. Несмотря на то, что конвой занимал широкий фронт и представлял собою отличную цель, лодка смогла выпустить лишь две торпеды в концевой пароход право-фланговой колонны, а затем «очистила дорогу». Обе торпеды не попали. В 8 ч. 30 м. в. пароход *Barima* из состава «выходящего» фальмутского конвоя (*OF-35*) донес, что подвергся атаке подводной лодки. Если только на *Barima* не произошло ложной тревоги, то торпеда была, вероятно, выпущена *U-43*. Вопрос остался невыясненным.

Повидимому, командирам неприятельских лодок не удавалось выяснить «конвойных трактов». Немцы знали, что они стерегут тот район, где конвои должны проходить. Однако, движение лодок за время с 12 по 14 мая не носит никаких признаков, указывающих на план соединенных действий, направленный к выяснению тех мест, где действительно можно было встретить конвои. В течение 13 и 14 мая лодки разошлись по всему району, но ни одна из них ни одного конвоя не обнаружила. 15 мая положение для противника улучшилось и, казалось, сулило успех. Вблизи конвойных путей держалось 8 лодок, из которых три занимали исключительно удачные позиции: *U-92* и *U-70* на пути следования соединенного конвоя из Рио-де-Жанейро и Дакара (*HJD-5*) и (*HD-33*), а *UC-56* подходила к Ушану курсом, параллельным «приходящему» гибралтарскому конвою *(HG-74)*.

Надо думать, эта «*UC*» разошлась с конвоем под вечер и, вероятно, на таком расстоянии, что не видала его или же видела, но не смогла выйти на позицию для атаки. А обстановка вполне благоприятствовала нападению. Ход конвоя не превышал $7^1/_2$ узлов, охрана состояла из двух миноносцев и десяти траулеров. Второй конвой *HJD-5* разошелся с двумя крейсеровавшими на его пути лодками столь же удачно. Днем в половине четвертого конвой разделился на две группы и каждая из них несомненно прошла очень близко от поджидавшего их подводного врага, но тем не менее встречи не произошло. Если бы подобная обстановка подверглась теоретическому разбору 18 месяцев тому назад, несомненно большинство наиболее опытных и знающих офицеров сказали бы, что конвой, конечно, будет обнаружен лодками и понесет тяжелые потери. Другой ответ был невозможен, никто не мог предвидеть того «удивительного свойства неуловимости» («extraordinary power of evasion»), которое оказалось присуще конвою, следующему в должном строю. В теории конвои представляли собою громаднейшую цель, практика же показала совершенно другое. Для

неприятельских лодок это были «блуждающие огоньки» («a will-o-the-wisp»).

Подробное описание дальнейших событий, связанных с сосредоточением германских «*U*» в районе следования конвоев, излишне. Максимальное количество лодок находилось на позициях между 17 и 25 мая, затем оно несколько уменьшилось. Результаты же были всегда одни и те же. Утром обстановка в большинстве случаев складывалась скорее в пользу лодок, но к вечеру она обычно менялась, и конвои беспрепятственно проходили, необнаруженные противником. Только один раз счастье улыбнулось лодкам. Днем 17 мая *U-55* потопила головной пароход лево-фланговой колонны гибралтарского конвоя *(HG-75) Scholar*. Конвой охранялся значительными силами и командиру лодки, повидимому, удалось выйти на позицию впереди конвоя, так как торпеда пересекла линию его фронта. Подобные случаи происходили крайне редко, что несомненно говорит в пользу исключительно искусного маневрирования *U-55*. С потоплением *Scholar* успехи этой лодки не кончились. К югу от места гибели проходил «соединенный» конвой в составе 6 кораблей *(HL-33* и *HJL-2)*. Около 2 ч. д. начальник конвоя, командир п/х *City of London* кап. 2 р. Фут, получил радио от начальника *HG-75*, что поблизости находится лодка, только-что взорвавшая один из его пароходов. Фут повернул конвой к О-у, но поздно; час спустя лодка утопила головной пароход лево-фланговой колонны *Denbigh Hall*. На этот раз торпеда была выпущена с левой стороны парохода. Обе атаки свидетельствовали о большом искусстве и лихости командира, но, очевидно, этих качеств было недостаточно, чтобы прекратить начавшиеся неудачи.

С 10 по 17 мая подводный противник, находясь в том районе, который год тому назад немцы считали наиболее продуктивным, пустил на дно только 5 пароходов. Правда, 3 из них шли в составе конвоев, но за эти семь дней 183 парохода, тоже шедшие в составе конвоев, благополучно пришли в порты Соединенного Королевства, а 110 оттуда вышли и столь же удачно миновали опасную зону. Для тех, кто являлся ответственным за ведение операций на море, неуспех противника представлял собою лишь инцидент в ходе военных действий, т. к. победный результат войны, начиная с начала 1918 года, уже не вызывал ни малейших сомнений. Начальник противолодочного отдела Адмиралтейства отметил этот неуспех противника в своем ежемесячном отчете, то же самое было сделано во французском морском генеральном штабе. И только! В это время неудаче концентрированного наступления неприятельских подводных лодок не придали особенного значения. Рассматривая же ее теперь, мы видим, что на фоне истории она выступает очень ярко. Подводные операции противника, имевшие место между 10 и 25 мая, составляли наиболее планомерную и наиболее тщательно разра-

ботанную попытку германского штаба, направленную против системы конвоев.

Нападение на судоходство в Ирландском море и в Канале началось в ноябре 1917 года и продолжалось до весны 1918 года, но оно было направлено по преимуществу против пароходов, уже вышедших из состава конвоев или же в момент их отделения от конвоя. Сосредоточение же лодок 6 мая было направлено непосредственно против системы конвоев. В этом случае объектом действий являлась уже вся масса судоходства, передвигавшаяся в строю и проходившая опасную зону под охраной. При сравнении неудачи противника с другими событиями того времени на сухом пути и на море эта неудача несомненно приобретает важное значение. В остальных отношениях военные успехи немцев продолжались и казалось, что положить предел этим успехам невозможно. Германская армия опять наступала. За нашими катастрофами в Пикардии и во Фландрии последовала катастрофа на французском фронте. 27 мая немцы прорвали французское расположение у Краона и двигались на Марну.

Победа была громкая и блестящая. Если бы тогда последовало правительственное сообщение, в котором говорилось бы, что немцы захватили города, с первых дней войны находившиеся в руках французов, но что крупная сосредоточенная операция германских подводных лодок, направленная против судоходства, потерпела неудачу, общественное мнение, конечно, поняло бы это как попытку мелким успехом отвлечь его внимание от происшедшей катастрофы. Каково же было истинное значение этих двух событий? К концу мая во Франции под ружьем находилось 700 000 американских солдат. Они не могли оказать немедленной помощи на фронте, но они собирались в тылу с такой быстротой и в таком количестве, что окончательный результат борьбы на западе переставал вызывать сомнения.

Сосредоточение неприятельских подводных лодок в мае 1918 г. преследовало цель нанести удар той системе, которая так или иначе обеспечивала доставку и снабжение грандиозного стратегического резерва. Неудача неприятельской попытки служила яркой иллюстрацией невозможности помешать союзникам нанести центральным державам последний поражающий удар, для которого они накапливали силы.

Действия германских лодок на торговых путях восточной Атлантики тоже закончились в мае 1918 года. В этой части Атлантического океана, начиная с января, оперировали четыре большие «*U*». К концу января закончилось крейсерство *U-156* (кап. 2 р. Ганзер) в районе Канарских островов. На смену ей пришла такая же большая лодка под командой кап. 2 р. Кольбе. *U-157* под командой кап. 2 р. Валентинера находилась значительно южнее — у островов Зеленого мыса. Валентинер, не торопясь, обошел западное побережье Африки, а затем тоже

появился у Канарских островов. В середине марта Валентинер ушел в Германию.

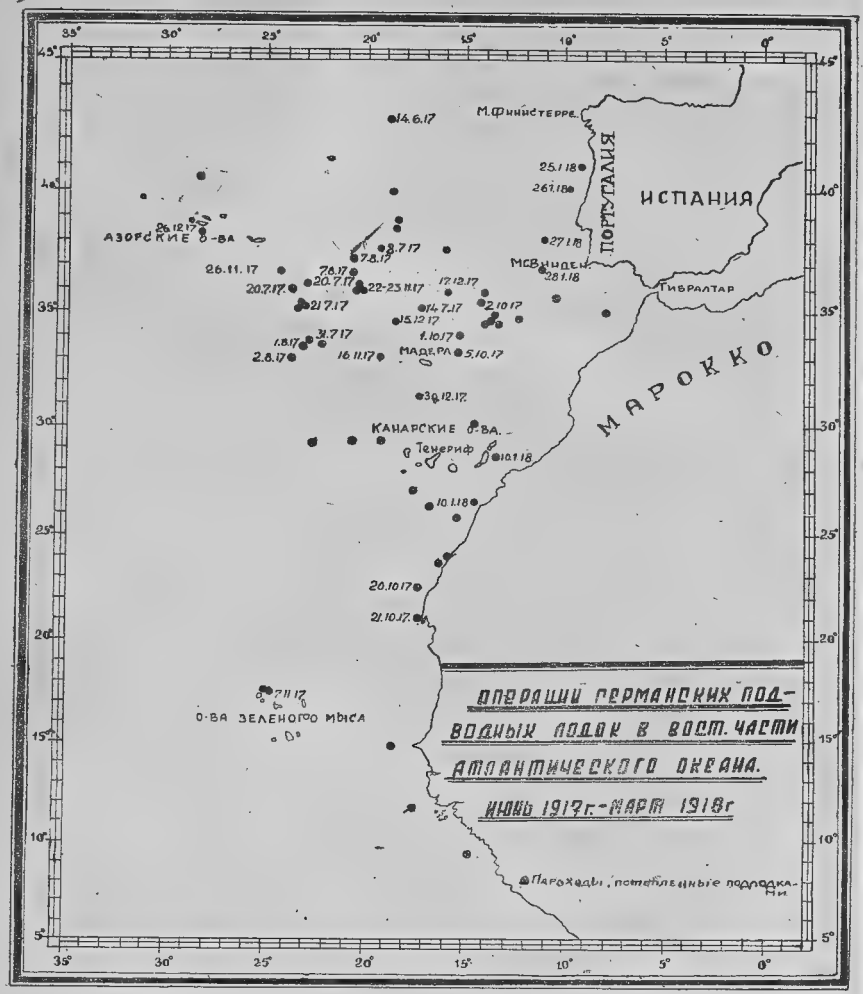


Схема 48.

Четвертая лодка — *U-155* (кап. 2 р. Эккельман) оперировала севернее. Перерезав в феврале два телеграфных кабеля у берега Португалии, Эккельман прошел сначала на W от Гибралтара, а затем перенес свою деятельность еще дальше к W-у и держался между 15 и 20 меридианами. Кольбе в это время обходил запад-

ное побережье Африки между южной частью Марокко и Канарскими островами. Количество тоннажа, уничтоженного этими четырьмя подводными крейсерами, было далеко не одинаково. Ганзер потопил 21 492 *т*, Валентинер 10 095 *т*, Кольбе 30 856 *т*, Эккельман — 50 926 *т* (схема 48).

Германский морской генеральный штаб аккуратно опубликовывал сообщения о количестве и тоннаже пароходов, ставших их жертвами, но замалчивал деятельность Валентинера. Штаб считал нежелательным сообщать об его ничтожных успехах и указал лишь, что он утопил пять пароходов и два парусника с особо ценными грузами. Но в среде штаба были люди, которые сомневались, стоит ли игра свеч, т. е. соответствует ли расход, связанный со столь длительным крейсерством, получаемым результатам. В течение первой половины 1918 года каждая германская лодка, оперировавшая в Отечественных водах, топила в среднем в день 280 *т*. Ганзер в сутки топил 190 *т*, Валентинер 74, Кольбе 270. Только Эккельман побил суточный рекорд лодок, действовавших у английских берегов. Но это объяснялось тем, что он по преимуществу встречал большие пароходы. По числу же утопленных за сутки судов (0,15) он не далеко ушел от лодок, оперировавших в Отечественных водах (0,13). Во всяком случае Эккельман был наиболее счастливым из всех командиров германских лодок, высланных в крейсерство на океанские торговые пути. Не говоря уже о том, что цифра потопленного им тоннажа значительно превысила количество тоннажа, потопленного другими командирами, ему дважды удалось повстречать и атаковать конвои, при чем один раз удачно[1]).

Но успех Эккельмана только оттенил общую неудачу деятельности германских подводных крейсеров. Об этой неудаче лучше всего говорит та масса пароходов, которая прошла район их операций нетронутой. С февраля по середину апреля прошли не обнаруженными лодками 5 конвоев из Рио-де-Жанейро, 9 конвоев из Дакара, 9 из Сиерра-Леоне и 19 из Гибралтара. Из 597 судов, составлявших эти конвои, лодки утопили только одно — п/х *Nirpura*.

Трудно привести другие более явные доказательства того, что результаты операций лодок против судоходства зависели всецело от системы защиты судоходства. Эти операции могут быть успешны только тогда, когда не верна система защиты.

---

[1]) Пароход *Nirpura* 16 апреля.

ГЛАВА VIII.

Средиземное море с апреля по сентябрь 1918 г.

(Схема 49).

Новое большое наступление немцев на зап. фронте началось 21 марта, и уже через несколько дней наше высшее командование стало собирать подкрепления со всех концов империи.

В Средиземном море начались большие войсковые перевозки. Генерал Алленби [1]) получил приказание немедленно отправить в Англию 52 пехотную дивизию и артиллерию 7 индийской пехотной дивизии. В дополнение к этому требовалось переформировать в пулеметные части и отправить во Францию 8 кавалерийских полков. По прибытии 3 индийской пехотной дивизии ген. Алленби предписывалось отправить в Марсель еще одну дивизию английской пехоты. Кроме того, предстояло отправить из Англии на западный фронт новые крупные формирования. Алленби отвечал, что 52 дивизия будет готова к отправке в начале апреля, а что 72 дивизию он предполагает послать при первой возможности, не ожидая прибытия ей на смену 3 индийской дивизии. Для охраны всех этих перевозок в Средиземном море в начале апреля потребовалось выделение специальных сил. 4 апреля первый эшелон вышел из Александрии на пароходах *Kingstonian* и *Manitou*.

Подводный противник уже давно не атаковывал наши войсковые транспорты и в Канале не наблюдалось особых попыток остановить поток подкреплений, брошенных на угрожаемый участок фронта. В Средиземном же море в эти критические дни немцы, повидимому, решили во что бы то ни стало помешать перевозке войск.

11 апреля подвергся атаке лодки транспорт *Kingstonian*. Транспорт от попавшей торпеды не утонул и, хотя и с большим трудом, но все-таки приткнулся к берегу у SW-ой оконечности Сардинии. В этот же день из Александрии вышла вторая группа транспортов с большей частью 52 дивизии под охраной шести японских эскадренных миноносцев. Неприятельская лодка сторожила транспорты при выходе из Александрии и атаковала их, но неудачно, при чем, благодаря бдительности японцев, выйти второй раз на позицию не смогла. Между 13 и 17 апреля первые подкрепления для западного фронта благополучно выгрузи-

[1]) Главнокомандующий английской армией в Египте и Палестине. *Ред.*

лись в Марселе. Взрыв *Kingstonian* сопровождался немногими человеческими жертвами и ни в какой мере не сказался на перевозке войск.

Тем временем суда, назначенные в состав подвижного заграждения в проливе Катарро, собрались быстро и 15 апреля коммодор Келли был готов начать операции [1]).

Диспозиция тех или иных кораблей подвижного заграждения часто менялась, но место всего заграждения в целом оставалось почти неизменным. 6 подводных лодок несли дозор на подходах к Катарро; к S-у от них дивизион миноносцев крейсеровал на линии, проходящей через середину пролива, между находящимся на албанском берегу мысом Samana и Monopoli. Ночью миноносцы спускались на 20 миль к S-у. Наиболее узкая часть пролива между Отранто и берегом к S-у от мыса Linguetta охранялась траулерами, снабженными гидрофонами. Южнее этих траулеров находилась так называемая «главная линия» из дрифтеров и траулеров. Считалось, что каждая выходящая неприятельская лодка будет обнаруживаться кораблями первой дозорной линии и затем без передышки преследоваться [2]).

Корабли первой дозорной линии, действительно, обнаруживали лодки. Но это отнюдь не служило началом серьезной боевой схватки с лодкой. Донесения об этих столкновениях не отличались от ежедневных кратких сообщений подобного рода, поступавших с других театров: два-три артиллерийских выстрела,

---

[1]) Итальянцы согласились, чтобы отряды, составлявшие заграждение, находились под командованием английского флагмана. В Таранто итальянские эскадры стояли под флагом адм. Актона, а в Бриндизи под флагом адм. Кузани-Висконти.

[2]) **Состав Отрантского подвижного заграждения (барража).**

	15 мая	15 июня	15 июля	15 сентября
Эскадренные миноносцы (английские и французские)	27	31	27 только англ.	31 только англ.
Подводные лодки (Англия и Франция)	15	15	12	8
Канон. лодки со змейковыми аэростатами	1	4	4	6
Миноносцы	—	—	3	4
Америк. «охотники» за подлодками	—	30	36	36
Траулеры с гидрофонами	18	18	38	38
Траулеры	18	20	14	14
Дрифтеры	102	109	107	101
Моторные катера	40	40	40	41
Яхты	1	1	1	1

сброшенные противолодочные бомбы и сомнительные надежды, что лодка погибла. Не было никаких данных считать, чтобы эти наступательные операции, в которых принимало участие столь значительное количество противолодочных кораблей и которые потребовали столь грандиозных приготовлений, имели бы в тесных водах Отрантского пролива больший успех, чем в каких-либо других районах. Далее к западу подобные операции сопровождались некоторым успехом. 17 апреля адм. Грант установил из наличных сил несколько лодочных дозоров у Гибралтарского пролива и, четыре дня спустя, командир моторного катера *№ 413* лейтенант Белл утопил шедшую в Полу *UB-71*.

Согласившись на план длительных операций в Отрантском проливе, разработанный адм. Кольтхорпом, французский и итальянский главнокомандующие тем не менее не отказались от выполнения своего проекта постановки в проливе постоянного сетевого заграждения. В ноябре и декабре 1917 года сети английского образца подверглись испытаниям, при чем как французские, так и итальянские эксперты признали их неудовлетворительными. К разработке наилучшего типа сетей были привлечены самые талантливые французские и итальянские специалисты, и через неделю после того, как отряды судов подвижного заграждения заняли назначенные места, французы начали установку сетей между островом Фано и побережьем Отранто. Но поставить сразу все заграждения не представлялось возможным, а потому результаты могли сказаться не так скоро. Однако, к концу апреля оба плана — Кольтхорпа и франко-итальянский — вошли в силу, и австрийцы очень быстро поняли, какой прекрасный объект для набега представляет собою масса мелких судов, собранных в южной части Адриатического моря. Раньше, чем совершенно закончилось сосредоточение всех сил, назначенных в состав подвижного заграждения, противник произвел нападение.

В ночь на 22 апреля в центре пролива на параллели скал Missipezza дозор несли 6 эскадренных миноносцев. Линия дозора в 30 миль длиною делилась на три участка. У восточного ее конца находились французские миноносцы *Cimeterre* и *Alarm*, в центре английские *Comet* и *Torrens*, а у западного конца *Jackal* и *Hornet*. К 9 ч. 10 м. в. каждая пара миноносцев подошла к восточной границе своего участка и почти одновременно повернула на обратный курс. Пройдя на W 15 минут, *Jackal* и *Hornet* заметили к N-у от себя 5 миноносцев, идущих S-ым курсом. Через минуту-другую миноносцы резко повернули вправо и открыли огонь. Наши отвечали и повернули на SW, чтобы, следуя инструкциям, увлечь противника к S-у. Стрельба была услышана на центральном участке, и командир *Comet*, кап.-лейт. Придхам, немедленно повернул по направлению выстрелов. Гремела такая сильная канонада и вспышки были настолько яркие, что Придхам не сомневался в присутствии неприятельских легких крейсеров. Поэтому он сделал радио в Бриндизи (9 ч. 34 м.), сообщая о появлении

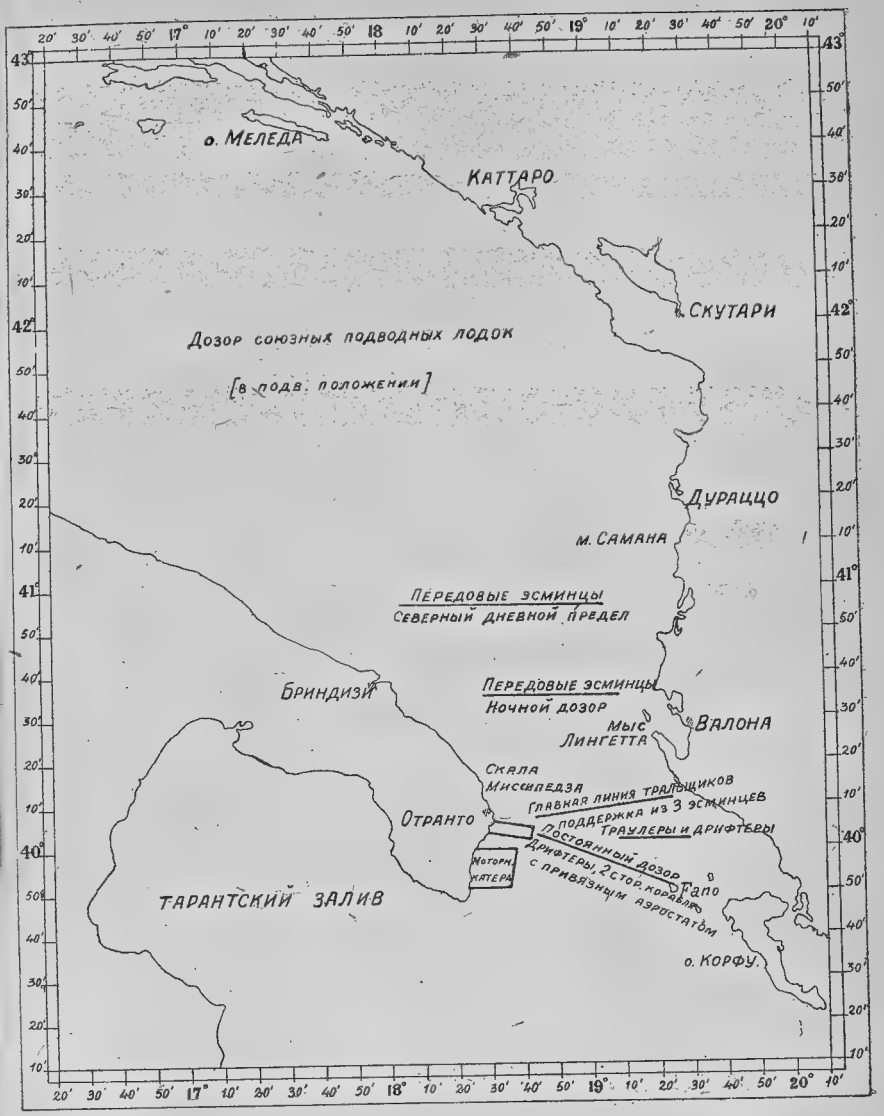


Схема 49. Подвижная оборона (барраж) Отрантского пролива.

австрийских крейсеров; одновременно командир *Jackal*, кап.-лейт. Робертс, донес, что он вошел в соприкосновение с 5 неприятельскими миноносцами. Все стоявшие в Бриндизи легкие крейсера и миноносцы получили приказание подымать пары.

Тем временем *Jackal* и *Hornet* вели жаркий бой с превосходными силами противника. *Jackal* получил два попадания, грот-мачта была сбита. *Hornet* попал под сосредоточенный огонь трех концевых австрийских миноносцев и страдал от него жестоко. Попадания следовали непрерывно; начался пожар в носовых погребах. Взрывом кордитного заряда убило всю прислугу подачи носовых орудий. Снаряд попал в передний мостик, тяжело ранил командира в обе руки и вывел из строя приборы управления огнем. Затем была сбита фок-мачта и заклинило руль. Миноносец начал беспомощно кружиться. В довершение беды такелаж сбитой мачты зацепился за обе сирены и привел их в действие. Непрерывный рев сирен заглушал все приказания и вообще все звуки за исключением грохота от рвущихся неприятельских снарядов. К этому моменту противник, однако, повернул обратно и лег N-ым курсом, преследуемый *Jackal*.

Около 10 часов к *Comet* и *Torrens*, спешившим на N по направлению выстрелов, присоединились *Cimeterre* и *Alarm* и, несколько минут спустя, все они увидели подбитого *Hornet*, который сделал сигнал, что сильно пострадал и идет в Валлону. *Jackal* же, идя за противником, не прекращал боя. Расстояние до австрийцев медленно увеличивалось и стрельба постепенно замирала.

В 10 ч. 10 м. в. *Comet* с остальными миноносцами увидел *Jackal* и присоединился к погоне, которая продолжалась до полуночи. Наши миноносцы повернули обратно, лишь дойдя до мыса Pali.

Трудно было сказать, являлся ли выход австрийских миноносцев прелюдией к более крупной операции против отрантских отрядов союзников, но в связи с известиями с другого театра активность, проявленная противником, приобретала особое значение. Германское правительство недавно признало независимость Украины, но, заключив с новой республикой мир, немедленно начало ее оккупацию. Делалось это под предлогом защиты от вторжения большевиков. Однако, быстрота и систематичность, с которой германские войска занимали территорию Украины, создавали впечатление, что независимость нового государства не более, как фикция. 19 апреля немцы заняли Крым и двинулись на Севастополь. Союзники не сомневались, что корабли бывшего императорского русского флота перейдут в руки немцев и что наше стратегическое развертывание в Средиземном море потребует коренного изменения.

Возникал весьма серьезный политический вопрос, который и послужил предметом обсуждения собравшейся в Париже 26 апреля морской конференции Антанты.

С увеличением морских сил немцев противник все же оставался слабее союзников в Средиземном море. Два русских дредноута *Воля* и *Свободная Россия* (23 700 *m*) вместе с четырьмя австрийскими дредноутами типа «Сцент-Истван» (20 010 *m*) уступали базировавшимся на Корфу семи французским дредноутам (три типа «Lorraine» 23 117 *m* и четыре типа «Courbet» 23 095 *m*). Четыре итальянских дредноута, конечно, еще более увеличивали перевес в силах в пользу союзников. В отношении кораблей додредноутского типа преимущество было также на стороне держав Антанты. Десять французских «Vergniaud» и «Patrie» составляли эскадру, против которой противник не мог выставить ничего.

Таким образом, общее положение было достаточно прочно, но имелось одно слабое место. Если русский черноморский флот будет захвачен немцами и укомплектован командами германского флота, то он окажется значительно сильнее английской эскадры Эгейского моря. Стоявшие на Мудросе и в Салониках *Agamemnon* и *Lord Nelson* и французские *Verité* и *Patrie* не могли бы состязаться с двумя русскими дредноутами и тремя «*Евстафиями*», если бы немцы решили выйти из Дарданелл.

Но уравнение сил не составляло трудной задачи. Требовалось лишь так их распределить, чтобы в распоряжении флагмана на Мудросе находилась эскадра, располагающая тридцатью двумя 12″ орудиями. Французы соглашались выслать на Мудрос 6 линейных кораблей, но считали необходимым, чтобы их линейные силы, базирующиеся на Корфу, были усилены четырьмя итальянскими дредноутами.

Французский главнокомандующий находил такое усиление его эскадр чрезвычайно важным. На случай серьезной попытки прорыва австрийского флота для разгрома отрядов Отрантского заграждения или для того, чтобы соединиться с эскадрой, вышедшей из Черного моря, необходимо было обладать подавляющим превосходством в силах. Французский флот, ослабленный выделением 6 современных линейных кораблей в восточную часть Средиземного моря, мог оказаться в случае решительного боя недостаточно сильным. Французский главнокомандующий не удовлетворялся тем, что итальянские дредноуты будут находиться в готовности оказать ему в нужную минуту поддержку, и настаивал, чтобы они проходили боевую подготовку совместно с его эскадрами. Только при таких условиях он считал возможным выполнить свои задачи без промедления. Точку зрения французов энергично поддержали английские и американские представители, которые указывали, что, когда американская эскадра пришла в Скапа-Флоу, то методы английского сигналопроизводства и управления огнем были немедленно приняты на американских кораблях. Произошло это не потому, что американские офицеры считали английские методы лучше, а потому, что только единство в системе боевой подготовки кораблей может обеспечить успех боевой работы эскадры.

Итальянское высшее морское командование смотрело на дело иначе. Адмирал Таон-ди-Ревелль, вполне соглашаясь с необходимостью усилить эскадру Эгейского моря, указывал, что он не видит никакой надобности менять дислокацию линейных эскадр в Адриатике. Он считал, что пройдет много времени раньше, чем русский флот окажется в состоянии выходить, а к возможности прорыва австрийского флота он относился более, чем скептически.

Таким образом, по основному вопросу комиссия пришла к соглашению, но ряд вопросов второстепенного характера остался открытым. Так, например, не было решено, откуда взять легкие крейсера и миноносцы для увеличившейся линейной эскадры Эгейского моря. Итальянцы не считали себя в праве освободить нас от сбязательства по выполнению морской конвенции 1915 года[1]). Представители Италии находили, что их флот попрежнему нуждается в подкреплениях нисколько не меньше, чем в момент подписания конвенции. Нельзя не отметить справедливости указаний итальянцев на то, что фактически союзники разрабатывали меры предосторожности, не вызываемые обстановкой.

Германские войска подходили к Севастополю, но до захвата русского черноморского флота было еще далеко. По просьбе черноморских матросов, адм. Саблин снова вступил в должность командующего флотом и 30 апреля с двумя дредноутами и 15 эскадренными миноносцами ушел в Новороссийск[2]). Вступив в город, немцы нашли в порту три линейных корабля до-дредноутского типа и три более старых линейных корабля, а также крейсера *Очаков* и *Память Меркурия* и бывший турецкий крейсер *Меджидие*. Наиболее сильные современные корабли ускользнули. Но и оставшиеся в Севастополе не являлись достоянием Германии. По условиям Брест-Литовского договора немцы имели право разоружить стоящие в порту корабли, но и только. И германские власти отнюдь не собирались создавать для себя в России лишние затруднения, нарушая договор, который они желали провести в жизнь как можно скорее, избегая при этом нежелательных трений.

Однако, в то время об отношениях между Берлином, Москвой и Украинским государством было известно очень немного и приходилось считаться лишь с голыми фактами военной обстановки. Германские войска заняли Крым, значит—русский черноморской флот скоро обратится в германскую эскадру. Высшее сухопутное союзное командование разделяло точку зрения морского командования в оценке сложившейся обстановки. На заседании высшего военного совета, состоявшемся в Аббевилле 1 мая, было вынесено постановление, в котором итальянскому правительству указывалась настоятельная необходимость согласиться на изменение дислокации, о которой просил французский флот.

К описываемому моменту отряды подвижного заграждения оперировали уже почти две недели, но результаты их деятель-

[1]) См. том I, стр. 375. *Ред.*

[2]) См. Hermann Lorey, стр. 362.

ности не сулили благоприятных перспектив. Штаб главнокомандующего нашими средиземноморскими силами вел тщательный учет и анализ всех поступающих донесений и пришел к заключению, что неприятельские лодки были «слышны» 12 раз, а обнаружены 13 раз, при чем только 5 раз дозорные корабли смогли обстрелять подводного противника или забросать его противолодочными бомбами. Ни одна из выходивших в крейсерство или возвращавшихся в базу австро-германских «*U*» не была уничтожена. Приведенные цифры указывали, что из 25 случаев только в 5 случаях командиры неприятельских лодок ощущают «некоторые неудобства» («slightly inconvenienced») при следовании Отрантским проливом. Потери в тоннаже за последний месяц не уменьшились, а нападения лодок на транспорты, перевозившие войска из Александрии в Марсель, продолжались не без успеха.

Отправка подкреплений во Францию еще не закончилась. 1 мая из Александрии вышло 7 транспортов с последним эшелоном 52 пехотной дивизии и несколькими эшелонами 74 пехотной дивизии. 3 мая вышло еще 5 транспортов с остатками 74 пехотной дивизии. При возвращении порожняком из Марселя два из этих транспортов — *Omrah* и *Pancras* подверглись нападению неприятельских лодок и погибли. Таким образом, в течение одного месяца противнику удалось сократить наши перевозочные средства в Средиземном море на три парохода[1]). На этом неприятельские успехи не остановились — в середине мая германская лодка взорвала наш эскадренный миноносец *Phoenix*. Первый случай гибели английского военного корабля, входившего в отряд подвижного заграждения, говорил за то, что наши противолодочные операции нельзя было считать наступательными действиями; они пока еще приводили лишь к тому, что увеличивали число объектов для нападения неприятельских «*U*».

Американские морские власти всегда считали недостаточным для борьбы с австро-германскими лодками одних только совместных действий миноносцев и москитных судов и настаивали на необходимости применения совершенно других наступательных методов борьбы. Но их план требовал совместных действий армии и флота, а потому был представлен на рассмотрение особого совещания, состоявшегося в Риме 15 мая.

Американский проект отличался большой смелостью и крупным масштабом намеченных операций. Снабжение Каттаро по берегу шло по плохой приморской дороге и по горной узкоколейке. Эти пути не могли удовлетворять потребностям передовой морской базы; следовательно, сообщение морем между Каттаро и большими северными портами имело чрезвычайно важное значение. Если морские коммуникации окажутся под угрозой, а береговые—

[1]) Транспорт *Kingstonian* 11 апреля подорван и выбросился на берег.
» *Pancras* 3 мая подорван, но дошел до порта.
» *Omrah* 12 мая утоплен.
» *Leasowe Castle* 26 мая утоплен.

вследствие постоянных нападений тоже станут ненадежны, австрийцы не смогут удержать Каттаро. Поэтому американцы предлагали захватить расположенный к северу от Каттаро полуостров Sabbioncello и укрепить перешеек. Одновременно они хотели захватить о. Curzola и оборудовать там между островом и берегом якорную стоянку, откуда можно будет высылать сильные дозорные отряды, которые прекратят всякое судоходство между Каттаро и северными портами. Сухопутные части, занимая укрепленные позиции на перешейке, должны были, согласно проекта, время от времени производить набеги на узкоколейную железную дорогу, которая проходила к берегу напротив Sabbioncello.

Этим американский проект не ограничивался. За захватом Sabbioncello и Curzola предполагался захват близлежащих островов: Lagosta, Meleda, Cazza, Lesina, Pelagosa и Lissa, а также постановка грандиозного минного заграждения поперек Адриатического моря от Gargano Head до острова Curzola.

Совещанию, собравшемуся 15 мая, надлежало решить вопрос о выполнимости проекта и количестве потребных сил в случае, если высшее союзное командование найдет нужным его осуществить. Совещание признало возможным захват и удержание полуострова, считая, что для операции потребуется 30 000 штыков и что эскадры, которые будут занимать новую базу, не должны уступать в силах всему австрийскому флоту.

Последнее условие английские представители считали особенно важным. Если в Sabbioncello будут стоять только передовые легкие силы, то в виду возможности удара со стороны сильнейшего противника линейному флоту в Корфу будет необходимо находиться в постоянной готовности к экстренным выходам в море, а легкие силы придется всегда держать в готовности по первому требованию сняться с якоря. Наши делегаты больше, чем все остальные, верили в успех американского плана, будучи убеждены, что в случае его выполнения необходимые результаты будут немедленно достигнуты. Кроме того, они поддерживали мнение американцев, что постановка глубоководного заграждения и захват Sabbioncello приведут к изоляции Каттаро.

Однако, проект был связан с ломкой существующей системы командования, а потому встречал ряд серьезных возражений. Французы уже сделали все распоряжения по отправке подкреплений с Корфу в Эгейское море, и будущий линейный отряд в Sabbiencello должен был состоять из соединенных франко-итальянских эскадр.

5 июня на Мудрос пришли четыре французские подводные лодки, а затем линейные корабли *Diderot*, *Mirabeau* и *Vergniaud* с 6 эскадренными миноносцами под флагом вице-адмирала Даррьё. С прибытием этой эскадры морские силы союзников в восточной части Средиземного моря могли отразить любую попытку попавшего в руки немцев Черноморского флота. Однако, с приходом адм. Даррьё возникал весьма деликатный вопрос

старшинства командования. Французы уже давно согласились, что район Дарданелл входит в зону, подчиненную британскому командованию, теперь же они прислали флагмана, старшего в чине, чем командующий английской эскадрой контр-адмирал Ламберт [1]).

Правда, французы не могли поступить иначе, так как согласно французских законоположений, отрядом линейных кораблей может командовать лишь вице-адмирал. Вопрос несколько упрощался, благодаря полученным Даррьё инструкциям. Ему предписывалось вступить в командование лишь французскими силами Эгейского моря. Старшим в зоне попрежнему оставался к.-адм. Ламберт.

Однако, создавшееся положение могло лишить адм. Даррьё возможности в нужную минуту распорядиться по своему усмотрению двумя английскими линейными кораблями, и Адмиралтейство поспешило приказать, чтобы адм. Ламберт всегда по первому требованию предоставлял эти корабли в распоряжение французского адмирала.

Но все описанные выше меры предосторожности принимались против фактически несуществующего врага. Адмирал Пашвиц прибыл на *Гебене* в Севастополь и ввел его там в док. Германское правительство пришло к соглашению с московскими властями относительно Черноморского флота. Стоявшим в Новороссийске двум русским дредноутам надлежало возвратиться в Севастополь и разоружиться, но весь флот в целом рассматривался как русское достояние и должен был быть возвращен Советскому правительству по окончании войны [2]). Корабли Черноморского флота разрешалось использовать лишь для целей мирного времени—траления, сторожевой службы, и только в случае крайней необходимости они могли быть приведены в полную боевую готовность. Когда соглашение стало известно в Новороссийске, матросы затопили линейный корабль *Свободная Россия*, адм. Саблин съехал на берег, а кап. 1 р. Тихменев отвел линейный корабль *Воля* и 6 миноносцев в Севастополь. 19 июля он передал их в распоряжение германской комиссии по разоружению.

В результате один дредноут и шесть устаревших линейных кораблей перешли в распоряжение германского адмирала.

Немцы толковали соглашение с Советским правительством очень широко и оборудовали крейсер *Память Меркурия* под матку для своих подводных лодок, но никаких попыток создать из находившихся в Севастополе кораблей боевую эскадру не последовало.

Не зная ничего об этом истинном положении вещей в Черном море, союзные флагманы продолжали считать чрезвычайно важным вопрос реорганизации командования в Средиземном море и представили его на усмотрение высшего военного совета, собравшегося 1 июня в Трианоне под председательством главы французского кабинета Клемансо. Французские и английские

[1]) К.-адм. Ламберт 24 февраля 1918 года сменил к.-адм. Садлера.
[2]) См. Hermann Lorey, стр. 365 и 369.

адмиралы повторили все то, что они говорили на последнем Парижском совещании; адм. ди-Ревелль подтвердил свои возражения и чрезвычайно горячо настаивал на том, что выход австрийского флота в данный момент наименее вероятен, чем когда-либо. Единства взглядов не было, и Клемансо указал, что раз мнения технических руководителей столь расходятся, надо возникший вопрос считать вопросом высшей политики и предоставить его решение компетенции премьер-министров заинтересованных государств. Дискуссия премьеров закончилась неопределенным предложением назначить в Средиземное море союзного главнокомандующего. Несколько времени спустя, на этот пост выдвинули кандидатуру лорда Джеллико. В конце-концов предложение не осуществилось и в Средиземном море в отношении командования все осталось по-старому.

Тем временем отряды подвижного Отрантского заграждения уже более месяца продолжали свои настойчивые и энергичные операции, но без ощутительных результатов. За апрель и май неприятельские лодки прошли проливом свыше пятидесяти раз и почти столько же раз обнаруживались. Но атаковать подводного противника удалось только четырнадцать раз, а уничтожить—лишь один раз. Заграждение представляло собою хороший наблюдательный пост и только. Лодки имели 55 шансов против одного, что смогут уйти от преследования. Верных указаний на то, что заграждение влияет на операции лодок против торговли, не было [1]). Но имелись достаточные основания считать количество находящихся в море австро-германских «*U*» увеличивающимся, так как судоходство несло в это время исключительно тяжелые потери [2]). Кроме того, лодкам удалось уничтожить еще один войсковой транспорт *Leasowe Castle*. Между тем риск, с которым была связана боевая работа отрядов подвижного заграждения, все увеличивался. В начале июня австрийцы решили прозвести набег на ту массу мелких судов союзников, которые собрались в южной части Адриатики, и 9 июня два дредноута из состава стоявшей в Поле линейной эскадры вышли в море. Противник сумел сохранить выход в полной тайне и, если бы нам неожиданно не повезло, то, вероятно, к утру следующего дня австрийцы были бы у линии заграждения. Чтобы скрыть свое движение, австрийский адмирал прошел Далматийским архипелагом и к рассвету 10 июня подошел к Premuda.

Совершенно случайно на пути следования неприятельского отряда оказались два итальянских торпедных катера. Кап. 2 р. Риццо и другой итальянский офицер крейсеровали у северных островов и уже собирались ворочать обратно, как вдруг увидели на N густые столбы дыма. Выждав немного и убедившись, что показавшиеся линейные корабли идут к ним навстречу, Риццо и его товарищ решили атаковать противника.

---

[1]) См. приложение В—Подводная война в Средиземном море.
[2]) См. то же приложение.

Принять такое решение могли только отчаянно храбрые люди; их катера не развивали больше 20 узлов и охранявшим неприятельские корабли миноносцам не составило бы никакого труда их моментально нагнать и уничтожить. Рассвет чуть-чуть брезжил, когда итальянские катера бесстрашно кинулись на австрийские дредноуты. Риццо выпустил две торпеды по *Сцент-Истван*; обе попали и корабль затонул. Второй катер произвел два торпедных выстрела по *Тегетгофу*, но промахнулся — торпеды прошли мимо цели буквально в полуфуте расстояния. Оба катера благополучно ушли, сбросив несколько противолодочных бомб, разорвавшихся под преследовавшими катера миноносцами.

Доблестная атака кап. 2 р. Риццо была доложена морской конференции союзников, собравшейся в Лондоне 11 июня. Присутствовавшие адмиралы считали, что решение австрийцев напасть на суда Отрантского подвижного заграждения вызывалось той опасностью, которую представляло для австро-германских лодок это заграждение. Однако, факты не подтверждали подобного заключения.

С начала операции отрядов подвижного заграждения эти отряды видели или слышали подводного противника 58 раз и атаковывали его 14 раз. Одна лодка была уничтожена. Таким образом, 43 раза командиры лодок прошли Отрантский пролив, никем и ничем необеспокоенные [1]).

За тот же промежуток времени неприятельские лодки уничтожили почти такое же количество тоннажа, как и год тому назад. Таковы были доминирующие факты обстановки и, казалось бы, гораздо логичнее было притти к выводу, что отряды заграждения ни в какой мере не увеличивают для лодок опасности прохода Отрантским проливом. Гораздо большая опасность грозила самим отрядам и, если они и на этот раз ее случайно избежали, то только благодаря доблести двух итальянских офицеров.

Но союзные адмиралы смотрели на дело иначе и, будучи убеждены в пользе подвижного заграждения, продолжали обсуждение вопросов, связанных с распределением и управлением составлявших его отрядов. К этому времени на Мудросе под флагом адм. Даррьё собралось 6 линейных кораблей. Сильной англо-французской эскадре не хватало легких крейсеров и миноносцев, и адм. де-Бон просил конференцию решить вопрос, откуда взять необходимое количество легких сил. Сам лично адм. де-Бон считал необходимым взять 10 французских миноносцев из числа находившихся в распоряжении коммодора Келли и немедленно выслать их на Мудрос.

Этим затруднения не ограничивались. Командующему эскадрой на Корфу адм. Гоше на случай активных операций против австро-венгерского флота также требовались легкие крейсера и миноносцы. Можно ли предоставить адм. Гоше право в нужную

---

[1]) См. приложение В.

минуту распорядиться английскими легкими крейсерами и миноносцами коммодора Келли? Поставленный вопрос вызывал ряд других сложных, запутанных вопросов, неизбежных при совместных действиях эскадр различных иностранных флотов и отсутствии единого командования. Коммодор Келли находился в подчинении итальянскому главнокомандующему, но ему была предоставлена полная самостоятельность в ведении противолодочных операций, и итальянцы считали, что отправление на Мудрос десяти французских миноносцев должно получить санкцию английского командования.

В случае согласия нашего главнокомандующего, итальянцы обещали не возражать против французского предложения. Но они отказывались даже обсуждать предложение передать хотя бы временно английские легкие крейсера в распоряжение адм. Гоше. Адм. де-Бон заверил конференцию, что командующий французской эскадрой не будет нарушать существующего положения и потребует к себе английские легкие крейсера только в случае несомненного выхода австрийцев. Итальянский представитель ответил, что крейсера были даны Италии на основании письменного соглашения, и он убежден, что его правительство никогда не откажется от последнего. Итальянское командование предлагало отправить в случае экстренной надобности 27 британских миноносцев в распоряжение адм. Гоше, но при условии, что вопрос—наступила ли эта надобность—будет решать итальянское командование, а не французский адмирал. Постановления конференции могли иметь силу только при единогласном решении, а так как итальянцы твердо стояли на своем, то конференция ограничилась резолюцией относительно немедленной посылки десяти французских миноносцев на Мудрос. Американский проект был признан по обстоятельствам момента невыполнимым.

Итак, конференция решила ослабить отряды подвижного заграждения, готовясь к отражению весьма отдаленной и сомнительной опасности. Участники конференции не подвергли обсуждению вопрос—влияют ли операции этих отрядов на боевую деятельность неприятельских лодок, а если нет, то не будет ли полезнее использовать их иначе? Черноморский флот мог стать опасен в будущем, неприятельские же подводные лодки уже представляли собою достаточно реальную опасность.

По счастью, кривая подводных успехов немцев пошла вниз. Пока конференция решала вопросы высшей морской политики, руководители торгового судоходства разработали план дальнейшего развития конвойной системы. Число конвойных путей было увеличено до восемнадцати [1]); цифра рейсов, совершенных конвоями, увеличилась против прошлого месяца на четыреста.

---

[1]) *Ноябрь 1917 г.* *Март 1918 г.* *Июнь 1918 г.*

Бизерта—Александрия Бизерта—Александрия Бизерта—Мальта
Бизерта—Мальта—Милос Бизерта—Мальта—Милос Гибралтар—Оран.

Прогрессивное развитие конвойной системы приводило к тому, что каждый конвоируемый пароход дольше оставался под вооруженной охраной.

Результаты увеличения числа конвоев дали себя знать впервые в июне, когда случаи потопления пароходов уменьшились вдвое. Угрожающие цифры прошлого месяца сразу снизились до 24 утопленных пароходов и 5 подорванных. Общее количество утопленного и поврежденного тоннажа равнялось 78 000 *m*. Произошло это во всяком случае не по вине неприятеля. Правда, противник в июне держал в море несколько меньшее количество лодок, но число дней крейсерства лодок не уменьшилось против прежнего.

Для уничтожения 78 000 *m* понадобилась совершенно такая же затрата материальных средств и столько же храбрости и жестокосердия, как и для уничтожения 176 000 *m*, утопленных раньше. В дальнейшем подводный противник уже никогда не достигал прежних успехов. Поэтому мы в праве сказать, что в июне операции в Средиземном море закончились победой союзников, уступающей по своему значению лишь победе, одержанной в Отечественных водах. Никогда еще в истории войн крупная победа не проходила столь незаметно. Цифры потерь судоходства, рисующие эту победу, нашли свое место в соответствующих статистических отчетах. Отчеты получили те лица, на обязанности которых лежало их прочтение, чем дело и кончилось. Никто не мог указать того дня, когда победа состоялась, или связать ее с определенным событием в повседневном ходе военных действий. Она не сопровождалась ничем, что заставило бы ее помнить. Победа далась в результате дружных усилий всех, начиная от членов конвойной комиссии, заседавшей на Мальте, и кончая *последним* матросом торгового флота.

Никто не имел права сказать: *quorum pars magna fui*, иначе говоря, приписать славу успеха себе. Слава эта в одинаковой степени принадлежала всем.

Победа, лишенная даты, строго отвечала всем законам решительной победы. Потери судоходства несколько возросли

Милос—Александрия
Бизерта—Корфу
Гибралтар—Оран.

Марсель—Бизерта
Марсель—Алжир
Гибралтар—Генуя
Гибралтар—Бизерта
Мальта—Александрия
Александрия—Порт-Саид
Милос—Порт-Саид
Милос—Салоники
Оран—Марсель.

Гибралтар—Испания
Испания—Сетт
Сетт—Марсель
Марсель—Генуя
Генуя—Неаполь
Неаполь—Сицилия
Сицилия—Бизерта
Бизерта—Бона
Бизерта—Франция
Алжир—Оран
Алжир—Франция
Мальта—Корфу—Милос
Египет—Милос
Милос—Эгейское море
Милос—Корфу
Корфу—Патрас.

в июле, в августе они упали ниже июньской цифры, а в сентябре, когда морская конференция союзников собралась в Париже [1]), снизились еще больше.

К этому времени постановка франко-итальянского сетевого заграждения почти закончилась. Одна неприятельская лодка— *UB-53* попалась и была уничтожена. Французское и итальянское морское командование считали желательным выставить к N-у от сетевого заграждения глубоководное минное заграждение. Эта мысль нашла поддержку в соответствующих английских кругах. В тот момент проекты постановки глубоководных заграждений по образцу Великого Северного Заграждения занимали почетное место в общем плане кампании. Американцы хотели выставить глубоководные заграждения во всех узкостях Эгейского моря и в центральной части Средиземного моря между Сицилией и африканским берегом.

Коммодор Берд [2]), назначенный руководить конвойной организацией, представил чрезвычайно убедительный доклад, в котором доказывал всю ту опасность, которая связана с постановкой заграждений на наиболее важных конвойных путях Средиземного моря. Проект был оставлен, но план заграждения южной части Адриатического моря и водного района у Дарданелл получил принципиальное одобрение. Но пока конференция принимала окончательное решение, неожиданная победа на сухом пути дала новое направление операциям на море.

15 сентября генерал Франше-д'Эспре начал наступление на болгарском фронте. Через несколько дней фронт был прорван; союзникам открылась дорога на Софию.

26 сентября к передовой линии нашего расположения подошли болгарские парламентеры с просьбой о перемирии. Полученные ими инструкции носили довольно странный характер; болгарские офицеры прибыли к командующему английской армией ген. Мильну с просьбой быть посредником между ними и ген. Франше-д'Эспре. Ген. Мильн отослал парламентеров во французскую главную квартиру, но сам туда не поехал. 30 сентября в 4 ч. у. он получил от ген. Франше телеграмму с извещением о подписании перемирия и с указанием, что военные действия прекращаются в полдень того же дня. Стена, которой окружили себя центральные державы, обвалилась. Расположенные позади образовавшейся бреши шоссейные и железные дороги вели к столицам трех неприятельских империй.

---

[1]) Конференция состоялась 13 сентября.

[2]) Назначение Берда на должность руководителя судоходства в Средиземном море состоялось в апреле 1918 года. До этого времени конвоями ведал адм. Фергуссон, начальник всех английских дозорных отрядов.

ГЛАВА IX.

Россия [1]).

(Схемы 50 и 51).

Трудность задачи снабжения России углем и снарядами усиливалась вдвое тем обстоятельством, что Архангельский порт с ноября по май замерзал. Тем не менее в течение лета 1916 года в этот порт прибыло свыше 600 пароходов — приблизительно по 4 парохода в сутки — доставивших один миллион тонн угля и полтора миллиона тонн снарядов и других боевых грузов. Для того, чтобы ускорить поступление грузов, делались грандиозные усилия. На Мурманском побережьи, где теплое течение Гольфстрема не дает замерзать Кольскому заливу, строились порт и железная дорога на Петроград. В стране рек, озер и болот подобная работа представляла собою весьма не легкое дело. Дерево для железнодорожных строительных работ и для устройства бесчисленного множества мостов имелось в достаточном количестве на месте, но все остальные материалы приходилось доставлять из Англии. Постройка железной дороги закончилась только к концу 1916 года; до тех пор сообщение центра с этой окраиной поддерживалось зимой исключительно на санях.

Для доставки легких боевых грузов была использована масса оленей. Бесконечное количество оленьих запряжек, несущихся по снежным равнинам Лапландии, представляло собою, пожалуй, наиболее живописную картину всей войны.

К осени 1916 года подводная кампания немцев против торговли распространилась до Арктики, и в последних числах сентября между Нордкапом и устьем Белого моря неприятельские лодки утопили десять шедших в Архангельск норвежских пароходов. До наступления заморозков не менее пяти германских «*U*» крейсеровало на подходах к Белому морю. 2 ноября одна из них — *U-56* подверглась близ Варде атаке русского эскадренного миноносца *Грозовой* и трех русских дозорных судов. От полученных повреждений *U-56* затонула. Остальные лодки опе-

---

[1]) Настоящая глава представляет собою отчет об операциях на севере России, в которых принимали непосредственное или косвенное участие британские морские силы, а также описание местных условий, влиявших на ход этих операций. Автор совершенно не касается тех дискуссий и переговоров между державами Антанты, которыми сопровождалось отправление экспедиции на север России и оставление значительных сил на этом театре.

рировали безнаказанно, чему удивляться не приходится. Английским дозорным отрядам и нескольким русским сторожевым судам, подчиненным местному английскому командованию, приходилось охранять и тралить район в 630 миль длиной. Подводный противник действовал главным образом в водах Норвегии, где потопил 24 парохода, из которых большинство были под норвежским флагом и шли в Архангельск или возвращались оттуда. В ноябре Архангельский порт замерз, и навигация прекратилась. Все английские дозорные корабли и тральщики за исключением нескольких, оставленных в Кольской губе, ушли в Англию. Наш старший морской начальник в Белом море, коммодор Кемп, остался в Архангельске, где вместе со своим штабом устроился на одном из стоявших в порту пароходов. Из Архангельска ему было удобнее сноситься с русскими властями и нашим посольством в Петрограде.

В марте 1917 года в России произошла революция, царь отрекся от престола и власть перешла к государственной думе. Образовалось временное правительство, в состав которого вошли представители всех партий, за исключением самых крайних. Вскоре первенствующую роль в правительстве стал играть молодой, исключительно красноречивый адвокат Керенский. Стараниям нового правительства установить порядок препятствовали представители крайней левой, образовавшей Советы. Советы выпускали воззвания к населению и войскам. В первом из них, известном под названием «приказ № 1», опубликованном 14 марта, армии и флоту предписывалось прекратить отдание чести офицерам, которые лишались всех дисциплинарных прав, а для решения всех внутренних вопросов в частях избрать комитеты солдатских депутатов.

В результате произошла беспорядочная демобилизация. Русский солдат не знал, ради чего и для кого он несет тяготы войны. До революции он дрался за царя, олицетворявшего для него Россию. Теперь же, когда царь сошел со сцены, Россия олицетворялась той или иной деревней. Усталые от пребывания в окопах, сбросившие иго дисциплины, солдаты тысячами оставляли фронт и пробирались домой.

Во флоте деморализация приняла более преступную форму. Матросы решили избавиться от своих офицеров.

В течение двух-трех дней двести офицеров, в том числе много старших начальников были убиты и притом часто с исключительной жестокостью. Триста офицеров подверглись аресту. Власть на флоте перешла к матросскому комитету, который назначил нескольких из оставшихся офицеров для выполнения своих инструкций. Порядок и дисциплина исчезли. Такое разрушение обороноспособности страны вначале не представило опасности для России. Пока Балтийские воды оставались покрыты льдом, германский флот не мог извлечь пользы от прекращения организованного сопротивления противника. Но с наступлением

лета Рига с ее морскими коммуникациями перешла в руки неприятеля. Немцы загнули правый фланг русского расположения и угрожали столице. На конференции союзников, состоявшейся в Петрограде незадолго до революции, наш представитель лорд Мильнер обсуждал вопрос о доставке в Россию снабжения в 1917 году, и было решено, что союзники выгрузят в Архангельске и во вновь открытом в Кольской губе порту, Мурманске, три с половиною миллиона тонн снарядов, угля и других материалов. Но бессилие временного правительства и все растущее влияние Советов в вопросах первейшей государственной важности привели к тому, что в странах Антанты возник вопрос, благоразумно ли будет снабжать Россию из собственных скудных запасов при наличии опасений, что посланное боевое снабжение может быть захвачено немцами или им передано. Однако, Керенский был убежден, что влияние Советов само собою прекратится, и энергично настаивал на выполнении обещаний. Чтобы не создавать предлога для заключения Россией сепаратного мира, как только открылась навигация в Архангельск снова пошли пароходы с боевыми грузами.

Захватив острова у входа в Рижский залив и закрепившись на позициях у Риги, немцы не перешли в наступление, но не подлежало никакому сомнению, что они решили включить Архангельский путь в район неограниченных подводных операций.

В Белом море пароходы ходили в составе конвоев. Первый конвой из 8 пароходов 5 июля прошел под охраной 5 траулеров из Кольской губы до находящейся на полупути между Архангельском и Мурманском Иоканги. С июля пароходы, шедшие из Англии, поворачивали в океане на Иокангу и оттуда в составе конвоев направлялись в Архангельск. Согласно условий, все тральные работы в Белом море и служба по охране конвоев лежали на обязанности русского флота, но в самом непродолжительном времени выяснилось, что русские матросы за редкими исключениями не склонны выполнять какие-либо операции военного характера. В результате вся тяжесть работы легла на малочисленный английский отряд и на те немногие русские корабли, которые желали ему помогать.

Стоявший в это время во главе временного правительства и занимавший должность военного и морского министра Керенский всемерно желал продолжать войну против Германии, но в то же время не хотел восстанавливать прежнюю дисциплину, опасаясь контрреволюционных, царистских настроений в армии. Керенский верил, что речами можно возбудить в войсках необходимый для наступления энтузиазм, и, чтобы иметь некоторые шансы на успех, просил союзников усилить доставку снарядов.

Все лето 1917 г. пароходы прибывали в Архангельск и другие русские порты, где накапливались груды ценного материала, ожидающего дальнейшей перевозки. Часто эти грузы оставались

лежать без движения, так как отсутствие порядка ощущалось на железных дорогах совершенно так же, как и повсюду в России.

Несмотря на сомнения в верности России делу Антанты и на неустойчивость внутреннего ее положения, союзники в разгар германской неограниченной подводной войны выгрузили в России свыше двух миллионов тонн предметов военного снабжения [1]).

К концу 1917 года в Архангельске оставался один наш военный корабль — старый легкий крейсер *Iphigenia* с адм. Кемпом и его штабом. К зиме активность Советов заметно усилилась, а политическое положение в России стало еще менее устойчивым. Появилась вражда к союзникам и не исключалась возможность, что английская колония в Архангельске подвергнется нападению русских. Крейсер *Iphigenia* не мог оказать серьезного сопротивления; послать же ему на поддержку какие-либо подходящие корабли не представлялось возможным, и военный кабинет решил перевести крейсер с адм. Кемпом и остальными британскими офицерами в Мурманск. *Iphigenia* прибыл в Кольскую губу в середине декабря, пережив предварительно еще одну русскую революцию.

Правительство Керенского, которое никогда не было крепким, наконец зашаталось и рухнуло. 7 ноября революционный военный комитет захватил Петроград и передал правительственную власть Всероссийскому Съезду Советов Рабочих, Солдатских и Крестьянских депутатов. Главную роль на съезде играли Ленин, глава Совета Народных Комиссаров, и Троцкий, комиссар по иностранным делам. Керенский рассчитывал при помощи своего красноречия убедить русскую армию продолжать войну против Германии. Новые лидеры не имели подобных намерений. По их мнению, война представляла собою один из методов эксплоатации народа правящими классами. Они были убеждены, что мир устал от войны и что если они покажут пример, то страдающие массы всех государств последуют за Россией и положат оружие.

21 ноября Совет Народных Комиссаров сделал радио всем участвующим в войне странам, предлагая немедленное перемирие для заключения «демократического мира», т. е. «мира без аннексий и контрибуций, основанного на праве народов на самоопределение». Ноты подобного же содержания были отправлены всем иностранным дипломатическим представителям в Петрограде. Первым практическим шагом на пути осуществления сделанного предложения явилось приказание главнокомандующему действующей армией вступить в переговоры с немцами о немедленном прекращении военных действий. Австрия и Германия согласились обсуждать условия перемирия, но хотя австрийский министр иностранных дел граф Чернин указал, что проект «демократического мира», обрисованного Троцким, может служить базисом для предстоящих переговоров, ни он, ни герман-

[1]) См. *Fayle — Seaborne Trade*, vol. III, стр. 239.

ский министр иностранных дел барон фон-Кюльман не сделали никакого заявления в связи с русской формулой. Большим разочарованием явилось то обстоятельство, что никто из союзников России не высказал ни малейшего желания принять участие ни в перемирии, ни в предстоящих мирных переговорах.

Военные действия на русском фронте прекратились и 3 декабря русские представители, назначенные обсуждать условия перемирия, и, как надеялся Троцкий, и условия мира, прибыли в Брест-Литовск. Делегаты России во главе с Иоффе, желавшие мира, основанного на выработанной ими формуле, встретились с группой офицеров, уполномоченных вести переговоры лишь о чисто военном перемирии. Сколь красноречиво ни говорили они об абстрактных идеалах своего мира, их оппоненты направляли дискуссию к разрешению конкретных вопросов, касавшихся оккупированных районов и передвижения войсковых частей.

В конце-концов русским делегатам пришлось принять условия немцев. После установления срока перемирия—с 7 по 17 декабря — они возвратились для доклада в Петроград.

Совершенно искреннее желание представителей России достигнуть всеобщего демократического мира осталось столь же далеко от осуществления, как и в момент их отъезда в Брест-Литовск.

Однако, достигнутые ими условия перемирия нельзя было считать тягостными. Германия не потребовала сдачи военного имущества или разоружения каких-либо русских боевых сил. Демаркационная линия на фронте отмечалась проволокой, в Балтийском и Черном морях флот оставался в занимаемых им водных районах. О Белом море не упоминалось вовсе; требований об уходе английских сил из Мурманска заявлено еще не было.

Перемирие было продолжено до 14 января, вслед за чем последовали мирные переговоры.

22 декабря в Брест-Литовск, кроме русских делегатов, прибыли представители Германии, Австро-Венгрии, Болгарии и Турции. Председательствовал на первом заседании представитель Германии, министр иностранных дел барон фон-Кюльман. Его вступительная речь была посвящена, главным образом, добрым пожеланиям, но он указывал, что делегаты должны считаться с тем, что фактически произошло. Затем глава русской делегации Иоффе ознакомил присутствующих с теми принципами, которые, по мнению представителей России, должны лечь в основу приемлемого мира. Эти принципы сводились к следующим шести пунктам:

1. Не допускаются никакие насильственные присоединения захваченных во время войны территорий. Войска, оккупирующие эти территории, выводятся оттуда в кратчайший срок.

2. Восстанавливается во всей полноте политическая самостоятельность тех народов, которые во время настоящей войны были этой самостоятельности лишены.

3. Национальным группам, не пользовавшимся политической самостоятельностью до войны, гарантируется возможность свободно решить вопрос о своей принадлежности к тому или другому государству или о своей государственной самостоятельности путем референдума. Этот референдум должен быть организован таким образом, чтобы была обеспечена полная свобода голосования для всего населения данной территории, не исключая эмигрантов и беженцев.

4. По отношению к территориям, сообитаемым несколькими национальностями, право меньшинства ограждается специальными законами, обеспечивающими ему культурно-национальную самостоятельность, и при наличии фактической к тому возможности — административную автономию.

5. Ни одна из воюющих стран не обязана платить другим странам так называемых «военных издержек»; взысканные уже контрибуции подлежат возвращению. Что касается возмещения убытков частных лиц, пострадавших от войны, таковое производится из особого фонда, образованного путем пропорциональных взносов всех воюющих стран.

6. Колониальные вопросы решаются при соблюдении принципов, изложенных в пунктах 1,2,3 и 4 [1]).

Кроме того, признавался недопустимым экономический бойкот слабых государств сильными государствами.

Представителям центральных держав, конечно, требовалось время, чтобы ответить на перечень провозглашенных принципов, из которых некоторые являлись обвинительным актом против их собственных действий как в прошлом, так и в настоящем. Поэтому Кюльман предложил сделать перерыв и собраться вновь в первый день рождества. Председательствовать должны были по очереди представители всех государств и отвечать от имени держав четверного союза на шесть пунктов большевиков пришлось австро-венгерскому министру иностранных дел графу Чернину. Он заявил, что в планы центральных держав не входит насильственное присоединение занятых территорий. Что же касается вывода войск, то этот вопрос должен решаться для каждой данной местности отдельно. Второй пункт центральными державами принимался безусловно, но вопрос самоопределения национальных групп, не имеющих политической самостоятельности, должен был, по их мнению, решаться внутри того или иного государства самим этим государством непосредственно. Ограждение прав меньшинства составляет существенную часть права на самоопределение народов. Правительства центральных держав заявляли, что они проводят этот принцип в жизнь всюду, где это практически осуществимо. Принцип отказа от возмещения убытков они также принимали.

---

[1]) Цитируется по книге «Мирные переговоры в Брест-Литовске», т. I, изд. Наркоминдела. Москва. 1920 г. *Ред.*

Туземцы германских колоний, по мнению центральных держав, проявили такую преданность своим властителям, что в этом совершенно излишне убеждаться посредством голосования. Что же касается добавления к заявленным русской делегацией шести пунктам относительно недопустимости экономического бойкота, то Германия и Австрия всегда были против каких бы то ни было форм экономического давления.

Итак, из ответа графа Чернина казалось, что не может быть никакого расхождения между большевиками и их оппонентами по отношению к тем широким принципам, которые должны лечь в основу будущего мира. Обе стороны как-будто бы одинаково желали демократического мира без аннексий и контрибуций и осуществления права народов на самоопределение. Однако, Германия и ее союзники ставили одно условие. Они не могут связать себя всеми этими обязательствами раньше, чем бывшие союзники России не согласятся на такие же условия при заключении мира с центральными державами.

В окончательной форме германские условия вылились в два предложения, сделанные на заседании 28 декабря: во-первых, центральные державы соглашались полностью эвакуировать Россию после демобилизации русской армии, а, во-вторых, Россия приглашалась признать, что население Польши и Балтийских государств желает независимости и подтвердит объявление своего отделения от России плебисцитом, который организует комиссия, выделенная мирной конференцией. Это явилось первым ударом для представителей России. Плебисцит, производимый в присутствии германской оккупационной армии, вряд ли мог иметь результат, нежелательный для оккупантов. Правительственная пресса большевиков объявила, что сделанные предложения противоречат принципу свободного самоопределения народов.

Затем несколько дней прошло в попытках русских перенести переговоры на нейтральную территорию. Наконец наступило 5 января, т. е. прошло десять дней с момента объявления державами четверного союза своего согласия признать в принципе желательность заключения демократического мира без аннексий и контрибуций, но при условии, что и остальные воюющие присоединятся к той же формуле. Однако, срок, данный России для получения от всех ее союзников заявления о готовности присоединиться к предложениям русских делегатов, истек, но никаких признаков готовности кого-либо кроме России прекратить военные действия не замечалось.

Когда русские делегаты, возглавляемые на этот раз Троцким, вторично прибыли в Брест-Литовск, им пришлось встретиться с представителями объявившей свою независимость народной республики Украины. Слова Кюльмана при открытии заседания 9 января звучали несколько иначе, чем раньше. Он решительно отвел предложения вести переговоры где бы то ни было кроме Брест-Литовска и указал, что центральные державы не считают

себя более связанными заявлениями, сделанными на рождественском заседании.

Кроме того, граф Чернин указал, что дальнейшие переговоры могут вестись лишь на базисе двух последних пунктов предложения, сделанного 28 декабря. «Если же нет,—добавил Чернин,—то события пойдут своим неизбежным ходом, но ответственность за продолжение войны падет тогда исключительно на господ русских делегатов».

Подобные слова являлись, конечно, ультиматумом, и Троцкий с возмущением резко воскликнул: «Согласны ли вы эвакуировать Польшу, Литву и Курляндию и предоставить народу свободу выбора? Отказываетесь ли вы от идеи отторжения этих территорий или от установления там монархического режима, основанного на решении кучки эксплоататоров?» Троцкий, конечно, знал, что ответ будет «нет», его вопрос был не более, как красноречивый выпад. Ему оставалось лишь слушать то, что будет говориться дальше.

Затем выступили представители Украинской республики. «Республика,— заявили они,—объявлена 20 ноября и ведет с центральными державами переговоры о мире в качестве отдельного государства, независимого от Петроградского правительства». На это Кюльман и поспешил сказать: «До сих пор относительно всех вопросов, касающихся российского государства, переговоры велись здесь с г.г. представителями Петроградского правительства. Предполагает ли г. Троцкий и в будущем быть представителем всей России?»

Ответ Троцкого носил столь туманный характер, что только длительная дискуссия извлекла его признание, что украинская делегация представляет собою отдельную независимую группу.

Это было чрезвычайно важно. Украина тянулась до берегов Черного моря и, по имевшимся сведениям, обладала большими зерновыми запасами.

Несколько дней не прекращался спор о Балтийских провинциях. Россия 4 января признала независимость Финляндии, а 10 января—очень неохотно—независимость Украины.

Но независимость Польши и Балтийских провинций Троцкий не хотел признавать, пока их территории занимались германскими войсками. В конце-концов, после длительных философских рассуждений о принципе самоопределения народов, русские делегаты изложили в письменной форме свой взгляд относительно будущего устройства Балтийских провинций. В сущности говоря, они возвращались к своим первоначальным предложениям: сначала нужно вывести германские войска, вернуть беженцев и всех выселенных во время войны, а затем уже произвести плебисцит, свободный от всякого военного или полицейского давления.

Наконец, генерал Гофман не выдержал. «Я должен протестовать,— сказал он,—против тона этих заявлений. Русская делегация заговорила так, как-будто бы она представляет собой

победителя, вошедшего в нашу страну. Я хотел бы указать на то, что факты как-раз противоречат этому: победоносные германские войска находятся на русской территории. Я хотел бы дальше указать, что русская делегация требует признания права на самоопределение в такой форме и в таком объеме, в каковых ее правительство не признает этого права в своей стране. Ее правительство основывается исключительно на насилии, посредством которого оно подавляет всякого инакомыслящего... Вот какое проявление получает принцип самоопределения народов у большевистского правительства на практике» [1]).

Для ген. Гофмана население оккупированных областей и в том числе даже островов Рижского залива уже использовало свое право на самоопределение, высказавшись против слияния с Советской Россией.

Затем, когда Троцкий предложил, чтобы в переговорах приняли участие представители оккупированных областей, Кюльман спросил, означает ли это предложение, что Россия признает их независимость. Троцкий снова увернулся и замял свое предложение вовсе. 19 января он уехал в Петроград, оставив во главе делегации Иоффе. Несколько последующих дней было посвящено разработке различных правовых и экономических деталей. Кюльман и Чернин тоже уехали в свои столицы.

Когда в конце января заседания конференции возобновились под председательством Чернина, снова поднялся нескончаемый спор по территориальным вопросам. 9 февраля он, однако, в одном направлении разрешился. Состоялось подписание мирного договора между центральными державами и Украиной. На заявление Троцкого, что русское правительство не признает законности договора, Чернин ответил, что это вопрос внутренних отношений между Украиной и Петроградским правительством и не составляет никакого интереса для центральных держав. Выступивший затем Кюльман объявил, что надлежит скорее достигнуть соглашения и с Россией и выставил требования Германии, прозрачно замаскированные в виде предложения, что Россия признает независимость оккупированных областей, окончательная судьба которых решится самими новыми государствами по соглашению с Германией. Итак, вместо демократического мира, на котором настаивали большевики, им предложили германский мир. Троцкий оказался перед необходимостью не спорить, а решать и обратился с театральным призывом ко всему свету. «Эта война,— воскликнул он,—давно перестала быть оборонительной»... «и мы более не согласны проливать кровь наших солдат в защиту одного лагеря империалисто против другого»... «Мы отдаем приказ о полной демобилизации наших армий... Мы ждем и твердо верим, что другие народы скоро последуют нашему примеру...

[1]) Цитируется по книге «Мирные переговоры в Брест-Литовске», т. I. Изд. Наркоминдела. Москва. 1920 г. *Ред.*

Правительства Германии и Австро-Венгрии хотят владеть землями и народами по праву военного захвата. Пусть они свое дело творят открыто. Мы не можем освящать насилия. Мы выходим из войны, но мы вынуждены отказаться от подписания мирного договора» [1]).

Таким образом, 10 февраля мирные переговоры между Россией и центральными державами закончились. 18 февраля германская армия возобновила военные действия и начала наступление на Петроград. Советское правительство немедленно позабыло жест Троцкого и поспешило по радио предложить Берлину подписать мир, продиктованный центральными державами. Генерал Гофман попросил официального подтверждения сделанного радио и его не замедлили ему доставить. Просьба Петрограда о возобновлении перемирия была отвергнута и 1 марта русским делегатам для рассмотрения мирных условий был дан трехдневный срок.

К новым мирным условиям немцы добавили не много. Главное отличие заключалось в отторжении от России Грузии и Карса под предлогом их самоопределения. Русские делегаты, среди которых находился Чичерин, отказались читать пункты договора как бы для того, чтобы показать, что они вынуждены к подписанию его насилием. 3 марта 1918 года Россия получила мир. Она обязывалась не вмешиваться в дела оккупированных германскими войсками областей, отказывалась от всякой пропаганды в этих областях, соглашалась демобилизовать свои армии и держать как русские военные корабли, так и действовавшие совместно с ними корабли Антанты в гаванях, а также вытралить поставленные мины. Кроме того, Россия гарантировала вывод войск из Украины, Балтийских провинций, Финляндии и с Аландских островов и выполнение ряда требований экономического характера. Самое же главное условие заключалось в воспрещении всякой революционной пропаганды против центральных держав и их военных представителей.

За день до подписания мирного договора русские делегаты телеграфировали в Петроград с просьбой выслать за ними экстренный поезд. Это было сочтено за признак нежелания немцев подписать мир, и все местные советы получили за подписью Ленина телеграмму, заканчивающуюся следующими словами: «...мы должны быть готовы к немедленному наступлению немцев на Петроград по всему фронту. Все должны объединиться для дела укрепления обороны». Мурманскому совету послали более решительные указания, так как там можно было начать организацию сопротивления. 2 марта мурманские власти получили следующую телеграмму, подписанную Троцким: «Мирные переговоры, повидимому, прерваны. Петрограду грозит опасность. Принимаются меры для его защиты до последней капли крови. Ваш долг сделать все для обороны

---

[1]) Цитируется по книге «Мирные переговоры в Брест-Литовске», т. I, Изд. Наркоминдела. Москва. 1920 г. *Ред.*

Мурманской дороги. Немцы наступают небольшими отрядами. Сопротивление возможно. Ничего не должно быть предоставлено случаю. Вам приказывается во всем действовать совместно с представителями союзников и создавать все возможные препятствия на пути наступления немцев. На нас нападают разбойники. Мы обязаны спасать страну и революцию».

Во исполнение этого достаточно определенного приказания Мурманский совет обратился к адм. Кемпу с разработанным планом совместных действий.

В распоряжении адмирала в Кольской губе находился небольшой отряд в составе линейного корабля *Glory*, крейсера *Vindictive* и шести тральщиков. В январе подымался вопрос об отозвании даже этих незначительных сил; в конце-концов было решено оставить их в Мурманске в готовности в случае изменившихся обстоятельств немедленно уйти в Англию. Для оставления английских морских сил на севере России было три причины:

1) в Архангельске оставалось 12 000 *т* боевых запасов, 200 000 *т* металлов, автомобилей, тракторов, обмундирования и других ценных грузов, которыми немцы могли завладеть;

2) в Белом море находились русские военные корабли, и мы, конечно, не хотели, чтобы они достались противнику, а немцы могли выставить в мирных условиях требование о передаче им этих кораблей;

3) в Мурманске накапливались беженцы различных союзных национальностей, в числе которых насчитывалось много французов и бельгийцев. Из двух тысяч человек, собравшихся в Мурманске к моменту прекращения мирных переговоров и начала наступления немцев, треть составляли граждане Франции и Бельгии. Количество их увеличивалось с каждым днем.

Занятие Петрограда казалось тогда вполне вероятным; в этом случае ничто кроме присутствия в Кольской губе экспедиционного английского отряда не могло бы помешать немцам захватить Мурманск. Адм. Кемп считал необходимым немедленно высадить там 6000 человек. На русский гарнизон можно было рассчитывать только в отношении поддержки им сильнейшей стороны. Если окажутся сильнее англичане, он пойдет против немцев, если же появятся в превосходных силах немцы, русские выгонят англичан. Мурманский край был настолько изолирован от остальной России, что большевики окончательно укрепились там лишь во второй половине февраля, когда власть решительно перешла в руки Совета, верного Петрограду. Новый Совет сразу подтвердил свое желание продолжать дружеские отношения с союзниками. Вряд ли приходится сомневаться, что это в значительной степени зависело от того факта, что продовольствие можно было получать только от союзников.

В критические дни последних чисел февраля перед нами стояла чрезвычайно трудная и сложная проблема. Наступление

немцев не встречало сопротивления и нельзя было предвидеть, где именно оно остановится. Равным образом нельзя было сказать, во что выльются мирные условия.

Вполне вероятным представлялись требования изгнания английских сил и сдачи Мурманска, который был бы затем обращен в базу для подводных лодок. В Архангельске оставались груды боевого снабжения и чрезвычайно ценных грузов. Использование немцами всего этого имущества против наших бойцов после всех тех трудов и опасностей, с которыми была связана их доставка в Россию, было равносильно катастрофе. Моральный долг требовал спасти своих соотечественников от той судьбы, которая их ожидала в России под эгидой Германии. Обстановка осложнялась тем обстоятельством, что Советское правительство не получило признания со стороны своих бывших союзников. Имелись только два благоприятных обстоятельства: Советское правительство по своей инициативе пока еще не требовало отозвания британских сил из Мурманска, немцы же не обнаруживали никаких попыток наступления на Кольский полуостров.

Адмиралтейство не замедлило выслать в распоряжение адм. Кемпа крейсер *Cochrane* и просило французское и американское правительства сделать то же самое.

В Уайтхолле считали, что после этого у адмирала соберутся силы, достаточные для того, чтобы с ним считался местный Совет, а также для отражения нападения противника на Мурманск. Одновременно для доставки беженцев было выслано два парохода, на которых в Мурманск прибыл отряд сапер. Последний был прислан на случай необходимости взорвать мосты и уничтожить продовольственные склады. Но еще до прибытия высланных подкреплений Мурманский Совет, вследствие приведенной нами выше телеграммы Троцкого, обратился к Кемпу с просьбой о содействии. Совет предлагал нашему адмиралу и представителю Франции установить следующий порядок: Совет берет на себя высшее наблюдение за действиями оборонительных сил, исполнительная же власть возлагается на трех лиц, из которых одно назначается Мурманским Советом, одно — французским военным представителем и одно — английским. Последние два не должны вмешиваться в дела внутреннего управления и их роль ограничивается вопросами чисто военными, непосредственно связанными с делом обороны.

Сколь ни желало британское правительство согласиться на просьбу Троцкого о содействии, отправка в тот момент войск из Англии представлялась задачей невыполнимой. Союзники не имели возможности предпринять оборону Мурманска сухопутными силами, их помощь ограничивалась только дальностью действия корабельной артиллерии. Но от того, что было в силах, они, само собою разумеется, не отказывались: если русские согласны защищаться, десант английских матросов окажет им поддержку против немцев.

Однако, адм. Кемпу предписывалось не принимать участия в командовании русскими частями и помнить, что его главной задачей является обеспечение от захвата немцами русских военных кораблей, репатриация беженцев и сохранение находящихся в Архангельске и принадлежащих союзникам грузов. Крейсер *Cochrane* пришел в Мурманск 7 марта, а французский—*Amiral Aube* 19 марта. Приход этих кораблей значительно усилил отряд адм. Кемпа. 3 апреля германский экспедиционный корпус высадился в Финляндии и приступил к занятию Гельсингфорса и Або [1]).

Мурманский Совет снова обратился за содействием. В своем письменном обращении к адм. Кемпу он настаивал на помощи, чтобы предупредить возможность беспорядков и анархии. Совет не имел никакой организованной военной или полицейской силы, и адмирал оказался вынужденным согласиться на обращенную к нему просьбу, но при соблюдении ряда условий. Среди них было обязательство опубликовать в местной прессе все связанные с этим вопросом переговоры и подтверждение просьбы о помощи центральным Советским правительством. Союзники все еще не хотели вмешиваться в чисто внутренние дела России без непосредственного обращения центральной Советской власти к британскому правительству. Адмирал получил приказание использовать находящиеся у него под командой силы для предотвращения беспорядков только в случае, если появится опасность, угрожающая интересам союзников. Отношения между союзниками и местными властями оставались вполне дружественными.

Необходимость совместных действий стала очевидной очень скоро. Финны, независимость которых признала Россия, не удовлетворялись Балтийскими приморскими границами и желали расширить территорию своей страны включением русских провинций, находящихся между Белым морем и Финляндией, т. е. хотели захватить Мурманское побережье с его незамерзающими гаванями и большую часть Мурманской железной дороги. Финляндия в то время делилась на два лагеря: на «белых» — противников большевиков, ориентирующихся на немцев, и «красных»—противников немцев и союзников большевиков. В финляндской республике доминировали «белые», и «красные» были мятежниками. В России, где вся сила была в руках большевиков, «белые» находились в тисках Советов.

По условиям Брестского мира, Россия обязывалась демобилизовать армию, но могла держать охранные отряды для предотвращения налетов финнов на Мурманскую дорогу. В скором времени такие отряды были сформированы и получили наименование Красной гвардии. Среди них была введена некоторая дисциплина. Командные должности в этих войсках замещались по

[1]) Для предупреждения захвата немцами находившихся в Балтике наших подводных лодок, последние перед приходом противника были взорваны.

назначению из Москвы [1]). Выборное начало отменили. Отряды Красной гвардии расположились вдоль железной дороги и поступали донесения, что они подвергаются нападению финнов.

Однако, первая наша стычка произошла не на линии дороги. 3 мая Мурманский Совет получил донесения, что партия вооруженных бело-финнов лыжников наступает с целью захватить Печенгу — ближайшую к востоку от норвежской границы гавань. Печенга, расположенная по соседству от Варде, имела особенно важное значение, т. к. с открытием навигации в ней предполагалось собирать охранные суда для конвоев, ходивших между Варде и Архангельском. По просьбе Мурманского Совета адм. Кемп посадил партию красногвардейцев на *Cochrane* с приказанием высадить их в районе Печенги для обороны города и рассеять или захватить в плен обнаруженных вооруженных финнов.

Крейсер *Cochrane* (кап. 1 р. Фарм) прибыл в Печенгу 3 мая и тотчас высадил красногвардейцев и партию морской пехоты. Затем кап. 1 р. Фарм по соглашению с местным Советом свез на берег отряд матросов в количестве 144 человек под командой кап. 2 р. Скотта и поставил последнего во главе обороны. Противник появился только 10 мая. Сторожевая застава морской пехоты встретила 60—70 человек финнов и оказалась вынужденной отступить, т. к. финны шли на лыжах, а наши люди вязли в глубоком снегу. Вторично финны — в числе 120 человек — появились 12 мая и были рассеяны. Русские, в большинстве матросы с крейсера *Аскольд*, поселившиеся в монастыре, расположенном в 7 милях, приняли небольшое участие в этих операциях, хотя единственный убитый при перестрелке был русский пограничник.

До 20 июня никаких столкновений не происходило. Затем наши команды захватили на озере шлюпку с пулеметом.

Хотя Мурманский Совет считал союзников своими друзьями и защитниками против агрессивных намерений финнов, тем не менее со стороны московских властей появилось по отношению к нам заметное охлаждение. Троцкого в должности комиссара по иностранным делам сменил Чичерин; последний после своего Брест-Литовского опыта не считал возможным итти дальше формальных протестов против германских требований. Между Москвой и Мурманском начался оживленный обмен телеграммами, в которых предписывалось отказываться от помощи союзников, при чем Совет обвинялся в контрреволюционных тенденциях. Подобные телеграммы легко могли служить прелюдией к ультиматуму с требованием ухода союзников и переизбрания Совета, более угодного Москве и Германии. Однако, вместо ожидаемого требования эвакуации Совет в Мурманске получил от Чичерина инструкцию не обращаться за помощью к одной коалиции импе-

[1]) После подписания Брестского мира центральное русское правительство в виду близости Петрограда к границе переехало в Москву.

риалистов для действия против другой такой же коалиции. Телеграмма комиссара по иностранным делам заканчивалась словами: «возможно, что англичане сами окажут сопротивление белогвардейцам, но мы не должны выступать в роли их союзников и будем протестовать против операций на нашей территории».

Из этого адм. Кемп понял, что действия союзников встретят протест, но не вооруженное сопротивление.

В середине мая, когда неприятельская подводная лодка начала оперировать у Варде, обстановка совершенно переменилась. Жертвами лодки стали три небольших русских парохода. Один из них подвергся нападению, стоя на якоре в бухте Вайда под русским берегом фиорда Varanger. Лодка обстреляла пароход и отваливавшие от него шлюпки с пассажирами и командой. Восемь человек было убито, пять ранено. В качестве акта дальнейшего террора лодка обстреляла русскую сигнальную станцию и утопила еще два русских и пять норвежских пароходов. Этим она совершенно прекратила местное рыболовство, лишив население главного продукта питания.

По условиям Брестского мира Германия могла продолжать поддерживать подводную блокаду Арктики до заключения всеобщего мира, и Ленин на протест против уничтожения русских судов получил ответ, что потопления прекратятся после ухода англичан из Мурманска. Поэтому Чичерин указал Мурманскому Совету, что для обеспечения безопасности русского торгового мореплавания необходимо требовать ухода союзников. Такая политика была неприемлема для населения русского севера, симпатии которого склонялись на сторону союзников. Защищало его от бело-финнов не московское правительство, а союзники, они же, а не московское правительство кормили население и снабжали его рыболовным инвентарем. Эти соображения были сообщены в центр с указанием, что невозможно заставить союзников уйти, не располагая для того соответствующими силами. Фактически на севере чувствовалось — хотя об этом ничего не упоминалось в переписке между Мурманском и Москвой — что Мурман хотят использовать как залог против германской агрессии. К этому времени стало известно, что Финляндия, открыто перешедшая под протекторат Германии и имеющая на своей территории 20 000 германских штыков, желает расширить свои границы до Белого моря. Появились слухи, что Чичерин согласится отдать Печенгу в обмен на некоторые Балтийские порты. Мурманский край не желал видеть у себя хозяином германизированную Финляндию, которая, конечно, не могла ему дать никакого продовольствия, и местный Совет подумывал об объявлении независимости Мурмана по образцу Балтийских провинций и об обращении за регулярной защитой к союзникам. Адм. Кемп очень хорошо знал обо всем, что происходит. Адмирал в совершенстве владел русским языком и его отношения с местными властями

носили столь дружеский характер, что они держали его в полной осведомленности об обстановке.

Кемп не знал только, в какой мере союзные правительства желают его совместных действий с Мурманским Советом. Поэтому полученная им 18 мая инструкция значительно облегчила его положение. Адмиралтейство точно и определенно указывало обязанности адм. Кемпа, которые сводились к следующему: а) защите союзных беженцев, б) отражению попыток местных русских сил, направленных к тому, чтобы заставить союзников эвакуировать север России, в) защите побережья русской Лапландии между Кольским полуостровом и границей Норвегии против финляндского или германского вторжения, 2) удержанию по мере возможности Мурманской железной дороги для России.

Слабость сил, находившихся в распоряжении адм. Кемпа, прекрасно сознавалась в Англии и на помощь ему готовились к отправке подкрепления. Кроме того высылались значительные запасы различных предметов снабжения и продовольствия для продажи и обмена, а также всевозможный рыболовный инвентарь и специалисты для широкого обучения местного рыбацкого населения современным методам рыбной ловли.

Здесь следует упомянуть еще об одном факте, связанном с нашей прошлой политикой.

Богемия, бывшая провинция павшей Австро-Венгерской монархии, была населена чехами, славянским племенем, всегда настроенным более или менее открыто враждебно по отношению к австрийцам. Полки, сформированные из чехов, систематически сдавались русским, и пленных чехов, постоянно мечтавших освободить свое отечество от чуземного подчинения, в России накопилось громадное количество. После заключения Брестского мира чехи перестали быть военно-пленными и, уходя из сибирских лагерей, начали собираться у Омска. К середине апреля вдоль железнодорожной линии под Омском их сосредоточилось около 60 000 человек. Вся эта масса, более или менее организованная, заняла в центральной Сибири доминирующее положение. Чехи до известной степени руководились французами. Видя, что совместно с московским правительством они не могут принести никакой пользы делу Антанты, чехи выразили желание быть отправленными через Владивосток во Францию, чтобы драться на западном фронте. Но они могли быть гораздо скорее и рациональнее использованы у Архангельска, откуда их всегда можно было двинуть против немцев в Мурманском районе, и нашему дипломатическому представителю в Москве Локкарту было поручено попытаться получить разрешение Троцкого для соответствующих распоряжений. В середине мая вопрос разрешился как-будто благополучно. Один корпус чехов двинулся к Владивостоку, второй же — по направлению к Архангельску. Прибывший в Мурманск французский офицер сообщил, что

5000 чехов предполагается расквартировать в Архангельске, а 4000 расположить по линии Мурманской дороги.

Само собою разумеется, что перед верховным военным советом неотступно стоял вопрос об интервенции, вызываемый желанием предупредить переброску германских войск из России во Францию. Поэтому было решено отправить небольшой сухопутный отряд, вернее группу инструкторов, для объединения и обучения на севере России всех анти-германских элементов. Во главе отряда был поставлен ген. Пуль. Ему предписывалось находиться в Архангельске и при содействии 500 британских офицеров и солдат организовать и обучить двадцатитысячный корпус чехов, могущий быть затем использованным для обороны русского северного края. Для обеспечения связи Архангельска с Англией и Францией второй небольшой отряд под командой ген. Мейнарда в составе 530 чел. должен был высадиться в Мурманске.

Считалось, что этот отряд вместе с французами, нашими шестьюстами морскими пехотинцами и пожелающими присоединиться к ним красными финнами и русскими сумеет отбить всякую попытку германо-финских войск захватить незамерзающие порты Мурманского побережья с целью обратить их в базы для подводных лодок. Трехмесячный запас продовольствия не только для 2000 англичан, но и для 25 000 иностранных войск должен был прибыть на транспортах двумя партиями.

24 мая на американском крейсере *Olympia* в Мурманск прибыл ген. Пуль. Съезд его на берег, равно как и высадка прибывшего вместе с ним отряда, не встретили никаких препятствий со стороны местных властей.

Всего для защиты Мурманска собралось теперь 400 человек французов, 600 человек английской морской пехоты, 2000 человек русской железнодорожной охраны и 1200 сербов. Из числа последних половина не имела винтовок.

Где именно находились чехи, для обучения которых приехал Пуль, в Мурманске не знали, но несколько дней спустя стало известно, что они задержаны советскими войсками в восточной части России. К 20 июня выяснилось, что на прибытие в Архангельск хотя бы части чехов имеется очень мало шансов.

В Мурманском Совете недовольство московским правительством, которое совет считал находящимся под влиянием немцев, все усиливалось. В конце июня получились сведения об отправлении из Петрограда отряда большевиков в числе 1500 человек под командованием Нацаремуса. Последний дал указания Совету заявить формальный протест против присутствия союзников, для вытеснения которых и был выслан его отряд. 1 июля в Мурманске состоялся массовый митинг населения. Присутствующие единогласно постановили не подчиняться Москве, защищать город против наступающего отряда и просить союзников о военном и экономическом содействии. Для наступления большевиков существовал только один путь—Мурманская дорога,

проходящая по берегу Белого моря у Сороки, Кеми и Кандалакши. Первый из этих пунктов расположен в 445 милях от Мурманска, второй — в 420 милях, а третий — в 200 милях. В начале июня крейсер *Amiral Aube* был выслан в Кандалакшу для содействия отражению ожидавшегося набега белофиннов, но не смог пробиться через лед в горле Белого моря; в Кандалакшу выслали 150 человек нашей морской пехоты по железной дороге. Вероятно, благодаря их присутствию, набег не состоялся. К концу июня лед начал расходиться, и легкий крейсер *Attentive* (кап. 1 р. Альтхам), недавно прибывший из Англии и с 11 июня стоявший в Мурманске, прошел — хотя и с большим трудом — в Кандалакшу, где население уже было разоружено, и положение было вообще в руках союзников. Так как с юга угрожало наступление, Альтхам прошел в Кемь. Туда тоже только-что прибыли союзные войска. 6 июля власти в Кеми получили из Сороки просьбу о помощи: большевики сожгли несколько мостов и угрожали сжечь Сороку. *Attentive* немедленно пошел в Сороку. Появление крейсера оказалось достаточным для того, чтобы противник быстро отступил по жел. дороге к Петрозаводску, успев предварительно сжечь станционные пакгаузы. Приход *Attentive* радостно приветствовался населением.

В Сороке произошел первый обмен выстрелами с большевиками. Альтхам лично произвел разведку южных направлений подходов в Сороку на гидросамолете с прибывшего 19 июля авиатранспорта *Nairana* и, пролетая над ст. Парандова, подвергся ружейному обстрелу с двух воинских поездов противника. Повернув обратно, Альтхам подавил огонь из пулемета. Летчик и наблюдатель не пострадали, но в аппарате оказалось много попаданий. Потери большевиков остались невыясненными. Ген. Мейнард не предполагал удерживать железнодорожную линию южнее Кеми и, как только сожженный большевиками мост был восстановлен, импровизированный броневой поезд, укомплектованный командой *Attentive*, произвел разведку к югу от Сороки. После этого *Attentive* отправился в Мурманск, куда и пришел 29 июля.

Главная цель прибытия ген. Пуля заключалась в оккупации Архангельска и в охране железной дороги от Архангельска до Вологды, где соединяются железнодорожные пути европейской России и Сибири. Участок Архангельск—Вологда ген. Пуль должен был удерживать во что бы то ни стало. Во-первых, для предупреждения возможности вывоза из Архангельска боевых запасов, а, во-вторых, потому, что этот участок представил бы собою большое удобство в случае решения союзников помочь анти-германским элементам в России восстановить боевой фронт. Лед в Белом море мешал дальнейшему продвижению, но когда 23 июня на *Southampton* в Мурманск прибыл первый лорд Адмиралтейства сэр Эррик Геддс, то после совещания с местным английским командованием он телеграфировал в Лондон, советуя военному кабинету при первой возможности высадить

десант в Архангельске. Одновременно с первым лордом прибыли в Мурманск 1000 человек наших войск при 150 офицерах. Вслед за ними, согласно постановления верховного военного совета, должны были прибыть батальон французской пехоты, два батальона итальянских альпийских стрелков, которых предполагалось обучить бегань ю на лыжах, а затем три батальона американцев, сформированных из уроженцев севера, привыкших у себя на родине к сильным морозам.

6 июля мурманский совет подписал дружеское соглашение с союзниками, но архангельский совет стоял на стороне Московского правительства. В Архангельске можно было ожидать некоторого сопротивления и ген. Пуль считал неразумным производить там высадку, имея в своем распоряжении лишь малочисленный английский отряд. Поэтому он решил ждать прибытия французов, т. е. до конца июля. Нельзя было предвидеть, какой прием ожидает союзников в Архангельске. В различных частях России произошли контрреволюционные волнения, но трудно было решить, носили ли они антисоветский характер или только антигерманский. В Москве произошло убийство германского посла графа Мирбаха, один из городов между Вологдой и Москвой [1]) был захвачен антисоветской организацией. По этим симптомам и по ряду других казалось возможным, что большевики теряют свою власть и что какая-нибудь другая партия, более склонная оказывать сопротивление немцам, возьмет в свои руки управление страной. К востоку от Урала и в юго-восточных губерниях выросли организации, вытеснившие большевистских комиссаров. 16 июля из опасения, что заключенный царь или кто-либо из его семьи станет центром монархического заговора, все они были убиты.

Один из планов, рассчитанных на то, чтобы не допустить захвата немцами боевых запасов, собранных в Архангельске, сводился к тому, чтобы выменять их на продовольствие. Поэтому в начале весны из Англии отправили два парохода с продовольствием, которые с помощью английского ледокола *Alexander* должны были пробиться в Архангельск. Но, несмотря на все старания, установить обмена не удалось. Без разрешения Московского правительства обмен произойти не мог, а Москва разрешения не давала и боевые грузы систематически отправлялись по железной дороге вглубь страны. К началу июня поступили сведения, что большая часть боевых грузов из Архангельска вывезена. В первых числах июля в Архангельск отправился адм. Кемп, чтобы выяснить на месте положение вещей и притти к какому-либо окончательному соглашению относительно ледокола *Alexander*, который охранял присланное продовольствие и присутствие которого вызывало недовольство центральной Советской власти. Незадолго до прибытия Кемпа против нашего

[1]) Ярославль. *Ред.*

ледокола была произведена демонстрация. В ней приняли участие не только все стоявшие в порту вооруженные корабли, но и находившиеся на берегу полевые батареи. Демонстрация не имела печальных последствий исключительно только благодаря хладнокровию и твердости командира ледокола кап. 1 р. Херта и тому влиянию, которым он пользовался среди русских матросов, год тому назад служивших под его начальством на отряде тральщиков. Инциденты, подобные последней демонстрации, всегда могли повториться, и адм. Кемп отправил *Alexander* в Мурманск. Все старания получить боевые запасы в обмен на продовольствие потерпели неудачу. Архангельский совет отказался давать что-либо без приказания из Москвы.

К этому времени в Архангельске скопились беженцы союзных национальностей, отрезанные от Мурманска, когда отступавшие большевики разрушили железную дорогу. По приказанию из Москвы их держали почти что на положении военно-пленных. Для того, чтобы обеспечить им свободу и чтобы приобрести некоторые симпатии населения, адм. Кемп вместе с ген. Пулем и нашим консулом решили передать часть продовольствия местным кооперативным организациям для распределения его между голодавшим городским и окрестным населением. При этом адм. Кемп вошел в соглашение с местным советом о дальнейших передачах подобного рода, считая, что присутствие в Архангельском порту английских торговых пароходов весьма полезно в том отношении, что создает предлог держать там военные корабли для их защиты.

С прибытием в Мурманск 25 июля французского батальона появилась возможность организовать высадку в Архангельске. Устье Северной Двины покрыто несколькими низменными островками; город Архангельск расположен на берегу главного рукава реки, в расстоянии 25 миль от открытого моря. Единственный фарватер проходит мимо длинного, узкого острова Мудьюг, на котором стояли сильные батареи. Высадка десанта при условии, что она встретит сопротивление, представлялась едва ли возможной. Несколько пулеметов, установленных по берегам входного рукава реки, возможность без труда поставить на фарватере мины и защищать их замаскированными полевыми батареями и, наконец, затруднения, связанные непосредственно с самой высадкой, составляли, по мнению Адмиралтейства, крупные препятствия для выполнения десантной операции при наличии серьезного сопротивления. Но в Лондоне считали желательным занять такой пункт, откуда можно было бы немедленно начать наступление, как только события на берегу примут более благоприятный оборот. Поэтому Адмиралтейство указывало на необходимость захватить Мудьюгский остров, а затем, угрожая, с одной стороны, воздушной бомбардировкой, а, с другой — соблазняя массы возможностью получить продовольствие, создать в Архангельске обстановку для благоприятной встречи транспортов с войсками.

План Адмиралтейства был неизбежно связан с некоторой затяжкой времени. Между захватом Мудьюга и оккупацией Архангельска должен был пройти известный срок. Генерал Пуль считал это нежелательным. Извилистый фарватер между Мудьюгским островом и городом не составило бы труда заградить, и всякая предварительная операция, служащая предупреждением Архангельску, могла, по его мнению, привести к непоправимой задержке. Поэтому план действий, разработанный совместно ген. Пулем и адм. Кемпом, сводился к тому, чтобы за восемь часов до прибытия в Архангельск транспортов с главными силами захватить мудьюгские батареи.

Выход экспедиции из Мурманска намечался на 3 августа, но ход событий ускорил ее отправление.

30 июля из Архангельска в Кандалакшу пришел пароход с личным составом союзных посольств, которые, одновременно с переездом Советского правительства в Москву, переселились в Вологду. В поисках безопасности посольства перебрались в Мурманский район и теперь сообщали, что готовящееся в Архангельске восстание нельзя дальше откладывать, так как большевики арестовывают вожаков и разрушают всю организацию.

Полученные сведения заставили адм. Кемпа и ген. Пуля начать действовать немедленно. Сто французских солдат были посажены на крейсер *Attentive*, двести — на авиатранспорт *Nairana* и еще двести — на крейсер *Amiral Aube*. Кроме того, на французский крейсер посадили двести человек нашей морской пехоты. *Amiral Aube*, как наиболее сильно вооруженный, должен был привести к молчанию входные батареи. 30 июля в 9 ч. вечера эскадра вышла из Мурманска, имея впереди 7 тральщиков. В горле Белого моря нашел туман, корабли разлучились. Вскоре адм. Кемп получил радио, что *Amiral Aube* сел на мель.

Это, конечно, составляло крупную неудачу. Французский крейсер, на котором находилась большая часть десанта и на которого возлагались задачи подавить сопротивление мудьюгских батарей, вышел из строя. Находившиеся на *Nairana* адм. Кемп и командующий десантом ген. Финлейсон в надежде, что крейсер *Amiral Aube* скоро сойдет с мели и присоединится к экспедиции, решили продолжать операцию без него. Около 3 ч. у. 1 августа *Nairana* встал на якорь в 15 милях от Мудьюгского острова, а *Attentive*, по приказанию адм. Кемпа, подошел к плавучему маяку у входа на фарватер. Командир *Attentive* кап. 1 р. Альтхам поехал на маяк и оттуда по телефону передал коменданту форта ультиматум, требуя безоговорочной сдачи острова в течение получаса, угрожая в случае отказа выполнить требования подвергнуть остров бомбардировке с кораблей и с воздуха. В подтверждение согласия сдать остров комендант обязывался поднять белые флаги и выстроить весь гарнизон на берегу, где он должен был оставаться под орудиями с кораблей,

пока не закончится высадка десанта. После некоторого колебания комендант изъявил согласие на безоговорочную капитуляцию острова и Альтхам возвратился к себе на крейсер. *Attentive* дал ход и пошел к стоящему на острове маяку. Тем временем *Nairana* спустил три гидросамолета и начал готовить десант к высадке. В этот момент от плавучего маяка отвалил буксирный пароход, подняв сигнал, что он имеет спешный пакет адмиралу. Комендант писал, что отказывается от своих предыдущих обещаний и окажет сопротивление всякой попытке высадки десанта.

Полученная записка не оставляла сомнений, что большевики попрежнему у власти в Архангельске и решили дать отпор союзникам. Но адм. Кемп считал необходимым довести начатую операцию до конца и решил атаковать остров. Посаженные на шлюпки войска высадились обратно. *Attentive* пошел мимо батарей и стал на якорь в 25 каб. от самой северной из них. *Nairana* отдал якорь мористее. В 10 ч. у. *Attentive* открыл огонь, самолеты начали бомбежку. Артиллерия острова состояла из двух батарей по четыре 6″ пушки и одной 4″ в каждой, против которых *Attentive* мог действовать лишь из двух 6″ и трех 4″ пушек. По счастью, большую часть времени—доносил Альтхам,—противник стрелял беспорядочно, но какая-то из его пушек несомненно находилась в умелых руках. Один снаряд перелетел через полубак, второй просвистал у нас над головами над передним мостиком, третий ударил в основание передней дымовой трубы, вывел из действия два котла и причинил ряд повреждений [1]). Больше попаданий не последовало. Форт сопротивлялся только десять минут; затем десант начал высаживаться. Командовавший головными ротами французский капитан Аллие попал под небольшой пулеметный и ружейный огонь, но уже в 8 ч. в. весь гарнизон оставил остров и на шлюпках ушел вверх по реке. Мудьюг перешел в наши руки. Операция стоила союзникам трех человек ранеными.

Днем пришел крейсер *Amiral Aube*; он не сел на мель, а наткнулся на остов какого-то затонувшего судна и быстро от него избавился. В 4 ч. дня на яхте *Salvator* прибыл ген. Пуль, а к вечеру подошли пять тихоходных тральщиков.

Утром 2 августа эскадра двинулась вверх по реке в Архангельск. Отпор батарей Мудьюгского острова лишил эскадру возможности появиться внезапно, и потому предполагалось, что Архангельск тоже окажет некоторое сопротивление, которое ожидалось, главным образом, со стороны двух стоявших в порту вооруженных ледоколов. С рассветом ледоколы, действительно, появились, но, не сделав ни одного выстрела, затопились на фарватере. Операция затопления производилась, повидимому,

[1]) См. статью «Dvina Campaign» (Кампания на Двине) в «Journal of the Royal United Service Institution», май 1932 г.

в большой спешке, и ледоколы фарватера не закрыли. Между ними оставалось достаточно места для прохода эскадры. Вели же ее русские лоцмана, которых *Attentive* снял с плавучего маяка. Продвижение эскадры не сопровождалось никакими инцидентами. Высадив в двух-трех пунктах небольшие отряды французской пехоты, эскадра стала на якорь в Архангельске. Берега реки почернели от толп народа, приветствовавших приход кораблей. Красные флаги были спущены и заменены русскими трехцветными или военными флагами. Ген. Пуль и адм. Кемп съехали на берег и были встречены населением с энтузиазмом.

Прибывшие корабли и доставленный ими десант не мог бы сделать ничего в случае серьезного сопротивления, а потому до прихода четырех транспортов с остальными войсками положение союзников оставалось далеко не прочным.

Вооруженная яхта красных, стоя за извилиной реки, обстреливала город, но ее скоро захватил *Attentive*. Возвращение крейсера с призом закончило операции 2 августа.

Рано утром 3 августа адм. Кемп получил сведения, что отряд красных подвигается по железной дороге к Бакарице — пристани, расположенной на противоположном берегу, где еще оставались большие боевые запасы и остатки продовольственных грузов. Не исключалась возможность, что склады на Бакарице и составляют главный объект наступления противника, почему Кемп выслал *Attentive* с самолетами отогнать неприятельский отряд. Альтхам высадил с крейсера десантную партию для удержания железнодорожной станции, прикрывая подход к ней огнем корабельной артиллерии. Днем десант усилился несколькими французскими взводами и русскими добровольцами. Наступление красных в те опасные часы, пока не прибыли поздно за полдень четыре транспорта с войсками, не смогло получить развития главным образом благодаря стрельбе *Attentive*. С прибытием транспортов измученная десантная партия была сменена; чтобы закрепить общее положение, в помощь сухопутным войскам с *Attentive* свезли две 12-фунтовые пушки, которые и приняли участие в отражении фланговой атаки красных, состоявшейся после ухода крейсера в Архангельск.

С уходом большевиков к югу, в Архангельске и в близлежащих районах образовалось новое правительство во главе с неким Чайковским. Но еще задолго до этого Мурманский край и другие северные провинции, а также Вологда и Пермь выказывали признаки желания присоединиться к Архангельску и образовать северную федерацию, независимую от Московского правительства.

На Дальнем Востоке происходил ряд подобных же событий. Во Владивосток так же, как и в Архангельск, было доставлено громадное количество снарядов и боевого снабжения и в порту также стояли корабли союзников, наблюдая за ходом событий. Среди них находился наш крейсер *Suffolk*. Часть чешских войск

добралась до Владивостока, но главные их силы удерживались бывшими германскими пленными, освободившимися после Брест-

Схема 50. Железнодорожные пути севера России.

Литовского мира, захватившими оружие и завладевшими Иркутском. Сибирская дорога была ими перерезана; восточная и западная группы чехов оказались разъединенными [1])

[1]) Лживая версия о германских военно-пленных, якобы «завладевших» Иркутском и сибирским железнодорожным путем для противодействия проникновению чехо-словаков во Владивосток, является давно разоблаченной легендой, созданной инициаторами интервенции (Клемансо, Пишон, Фош, Мильнер, Сесиль, Черчиль), искавшими предлога для выступления против русской революции и наметивших чехо-словацкие части орудием для своих целей. См. предисловие И. Минца к книге В. Черчиль. «Мировой кризис». Перев. с англ. Изд. Воениз. 1932, стр. IX. *Ред.*

Освободить чехов из западной Сибири могли только американцы или японцы. Но президент Вильсон отказался оказать какую-либо активную помощь, а высадившиеся во Владивостоке японцы получили приказание не продвигаться западнее Иркутска. Батальон английской пехоты 25 Мидельсекского полка под командой полковника Джона Уарда высадился во Владивостоке 3 августа, т. е. в тот же самый день, что и десант в Архангельске. Хотя батальон дошел до Омска, где и провел рождество, но единственной воинской частью союзников, достигшей линии чешского расположения западнее Урала, был броневой поезд, вооруженный 12-фунтовыми пушками *Suffolk*'а, который целиком обслуживался командой крейсера.

В середине октября поезд стоял в Уфе, т. е. в 4 350 милях от Владивостока. Флот часто высаживал команды матросов для содействия сухопутным операциям, но никогда еще десант не уходил так далеко от родного корабля.

Тщетно ждали павшие духом чехи помощи с востока; союзники решили войти с ними в соприкосновение со стороны Белого моря.

10 августа ген. Пуль получил новые руководящие инструкции. Ему предписывалось действовать так, чтобы не допустить распространения германского влияния и помочь русским снова начать действовать плечом к плечу с союзниками. Для этого Пулю предписывалось прежде всего войти в связь с чехами и при их помощи захватить железнодорожную линию Архангельск—Вологда—Екатеринбург, а также водное и железнодорожное сообщение между Архангельском и Вяткой.

Две эти коммуникации — река и железная дорога — представляли собою те единственные пути, по которым можно было протянуть руку помощи чехам. Когда ген. Финлейсон лично отправился вверх по реке, то убедился, что, кроме узких полос пахотной земли вдоль обоих берегов, все пространство кругом покрыто густым сосновым лесом, речками, озерами или кашевидными, поросшими мхом болотами. По подобной территории войска ни передвигаться, ни маневрировать не могли. Тем не менее силам ген. Пуля именно в этих топях и болотах и предстояло оперировать.

Часть войск союзников уже тронулась на юг по железной дороге в направлении на Вологду, исправляя по мере движения взорванные мосты. Однако, они вскоре встретили сопротивление и 4 сентября были вынуждены остановиться у ст. Обозерской в 75 милях к югу от Архангельска.

Наступление вверх по Двине на Котлас началось 6 августа [1]). Отряд в составе 150 французов, 50 англичан, 160 русских и 40 поляков под командой майора французской армии Рингуи

[1]) См. „Гражданская война", том I, ч. 2. Военные действия на Северной Двине в 1918 - 1919 гг. Изд. РИО Морсил РККА. 1926 г. *Ред.*

вышел из Архангельска на трех речных пароходах. Отряд имел месячный запас провизии и должен был пройти до Котласа 390 миль по реке. До Усть-Пинеги майор Рингуи не обнаружил никаких признаков отступающих большевиков и 8 августа подошел к селу Березник, захватив к северу от деревни неприятельский буксир. На пароходах отряда стояло по орудию, но эти пушки оказались одинаково опасны как для врага, так и для собственной прислуги. С первым же выстрелом одно из них провалилось в расположенную под ним каюту. Майор Рингуи из Усть-Пинеги донес, что ожидает в Березнике некоторого сопротивления, в виду чего с *Attentive* были к нему отправлены два 12-фунтовых орудия и команда для укомплектования пароходов — *Адвокат* и *Городок*, намеченных к превращению в канонерские лодки. 10 августа эти канонерки, имея на буксире баржу, на которой стояли три 12-фунтовых орудия и было погружено несколько гидросамолетов, вышли из Архангельска. Баржу обслуживала команда с *Nairana*. Командир *Nairana*, кап. 2 р. Коуан, на быстроходном катере ушел, чтобы произвести разведку впереди отряда Рингуи [1]).

Прибыв в Березник, Коуан нашел отряд в очень тяжелом положении. Отряд подвергся нападению четырех неприятельских кораблей, вооруженных дальнобойной артиллерией.

Начальник отряда и другие французские офицеры были ранены, двигаться дальше экспедиция не могла. По совету командира *Nairana*, отряд высадился на берег и окопался, с целью укрытия от огня большевиков, отвечать на который ему было не из чего.

Тем временем *Адвокат* медленно подвигался вверх по реке и в виду того, что село Березник расположено в 180 милях от Архангельска, пришел туда лишь 12 августа. Здесь командовавший лодкой лейтенант Кавендиш к своему удивлению узнал, что отряд Рингуи уже трое суток находится под огнем противника. Поднявшись выше по Двине, Кавендиш встретил и отогнал неприятельские корабли. Последние отошли так далеко, что вылетевшие на следующий день гидросамолеты их не нашли. 13 августа в командование отрядом на берегу вступил полковник Жосслен. Наши канонерские лодки пошли вверх по реке в разведку. Корабли противника появлялись несколько раз, неоднократно за ними начиналась погоня, но захватить ни один из них не удалось.

В одну из последних встреч с противником лодки, пройдя деревню Троица, неожиданно попали под жестокий обстрел из расположенного на берегу леса. Им удалось повернуть без серьезных потерь, но раньше, чем двигаться

---

[1]) См. схему 51.

Схема 51. Карта театра операций на севере России.

дальше, надо было, конечно, уничтожить устроенную в лесу батарею.

Сообщение о задержке наступления на Котлас, которое считалось многообещающей операцией, показало необходимость придерживаться более осторожного образа действий. Новый план предусматривал прежде всего устройство в Березнике маневренной базы. С прибытием туда подкрепления силою в 100 штыков надлежало захватить расположенное в нескольких милях ниже Троицы селo Сельцо, а затем, когда прибудут еще 400 штыков, взять последний важный пункт — Красногорск. После этого с приходом последнего подкрепления в количестве еще 500 штыков предполагалось начать наступление на Котлас.

Оставшийся в Архангельске командир *Attentive* оборудовал за это время под канонерскую лодку еще один колесный пароход, вооружив его двумя 12-фунтовыми орудиями. Четвертый пароход, называвшийся *Опыт*, был обращен в подобие монитора и вооружен тремя австрийскими 3″ орудиями и одной небольшой гаубицей. Четыре лучших моторных катера тоже были вооружены мелкокалиберными пушками и пулеметами.

К описываемому моменту из Англии пришли в Архангельск два монитора: *М-23* (кап.-лейт. Ст. Джон) и *М-25* (кап.-лейт. Гриин); мониторы прошли сначала в Кандалакшу, где *М-23* остался для поддержки отряда ген. Мейнарда, а *М-25* возвратился в Архангельск и вступил в состав речной флотилии. Этот монитор так разгрузили, что он мог плавать по Двинскому фарватеру. Включение его в состав флотилии чрезвычайно усилило последнюю.

Но раньше, чем *М-25* двинулся вверх по реке, неприятельская батарея у Троицы 18 августа была захвачена. Соединенный отряд союзников пошел дальше, однако 20 августа оказался вынужденным остановиться. Красные выставили новую батарею, а кроме того, появились четыре их судна. *Адвокат* и *Городок* не дали неприятельской флотилии возможности приблизиться, но дальнейшее движение было не по силам слабому отряду. К концу августа он отступил к с. Березник, несмотря на то, что состав нашей флотилии усилился присоединением к ней монитора *М-25* и еще одной канонерской лодки *Разлив*.

28 августа *М-25* пошел вверх по реке на разведку и попал под сильный обстрел. Монитор почти не имел снарядов, так как бóльшая часть боевого запаса была свезена на берег, чтобы уменьшить осадку. Тем не менее ему удалось привести к молчанию неприятельскую батарею, потеряв при этом 4 человек убитыми и 7 ранеными.

30 августа в Березник пришел на моторном катере кап. 1 р. Альтхам. Он был назначен старшим морским начальником на Двине и принял от лейтенанта Кавендиша в командование флотилию. Одновременно была усилена горсточка союзных сухопутных войск. К отряду присоединился батальон королевской шот-

ландской пехоты и батальон американской пехоты. Таким образом, экспедиция приняла вид относительной солидности.

Дальнейшему наступлению мешало не только сопротивление противника. С наступлением зимы корабли становились бесполезными для активных операций и почти что беззащитными в случае серьезного нападения. Адмиралтейство еще раньше решило отозвать корабли и морские части до начала ледостава и не оставалось другого выхода, как закрепиться на занятой территории и ждать подкреплений, чтобы возобновить кампанию весной. Ген. Пуль окончательно оставил мысль о наступлении на Котлас до будущего года и решил избрать Березник местом зимней квартиры своих войск. Село Березник расположено при впадении реки Ваги в Сев. Двину, и первой мерой явилось очищение от противника всего района между этими реками. Операция началась 14 сентября: одна группа войск двинулась вверх по правому берегу Ваги, а другая — по левому берегу Двины с целью захватить расположенную в 15 милях от Березника дер. Чамово. Две канонерские лодки шли впереди группы, продвигавшейся по берегу Ваги, остальная же часть флотилии — большой монитор, две лодки, два моторных катера и буксирный пароход в густом тумане двинулись на поддержку отряда, наступавшего на Чамово.

Мониторы плохо слушаются руля, управляться ими вообще не легко, и *М-25* не представлял собою в этом отношении счастливого исключения. Управляться же монитором на стремительном течении Двины, покрытой островками и отмелями, и притом в густом тумане составляло задачу, исключительно трудную. Не доходя двух миль до Чамова, с флотилии увидели стоящую у берега большую канонерскую лодку красных *Могучий*. Неприятель быстро отдал швартовы и, обладая преимуществом в ходе, вероятно, ушел бы от наших кораблей, но два 7,5″ снаряда с *М-25* заставили его остановиться. Команда *Могучего* бросилась в воду и была поднята на корабли флотилии.

В это время туман рассеялся и обнаружилось, что вверх по реке уходят еще несколько неприятельских кораблей. Их скорость тоже превышала скорость наших кораблей и они быстро скрылись за извилиной берега. Деревня Чамово, окруженная густым лесом, представляла собою очень удобный пункт для обороны. Согласно разработанного плана предполагалось, что как только огонь с берега будет подавлен корабельной артиллерией, войска подойдут и атакуют деревню с тыла. Но туман, задержавший флотилию на несколько часов, еще больше задержал сухопутные части.

Никаких признаков их приближения не наблюдалось. Положение кораблей, стоявших под берегом, покрытым густым лесом, в котором могли быть скрыты неприятельские батареи, являлось ненадежным, и Альтхам решил высадить небольшой десант матросов, чтобы захватить деревню и удержать ее до подхода

сухопутных частей. Десант высадился, но не успел он пройти до середины деревни, как попал под жаркий огонь. Из опасения перебить своих людей корабли не могли стрелять, и Альтхам был вынужден отозвать десант. Когда десант собрался на берегу, флотилия открыла огонь, и стрельба противника затихла. Наши запоздавшие войска все еще не показывались. Вскоре корабли снова попали под обстрел скрытых орудий, и Альтхам, считая, что без сухопутных частей нельзя удерживать территорию, решил отойти к Березнику. Туман окончательно разошелся, и флотилия на обратном пути неоднократно попадала под огонь замаскированных на обоих берегах реки неприятельских орудий.

Казалось, что вся операция свелась только к потоплению канонерской лодки красных, но фактически это было не так. Вечером после отхода флотилии шотландцы без выстрела заняли Чамово. Узнав об этом, Альтхам выслал туда на следующее утро на поддержку монитор. Последний прибыл как-раз во-время. Пароход красных обстреливал установленный на берегу передовой пост; монитор его утопил. Затем все остальные корабли флотилии тоже пошли в Чамово. По пути головной пароход увидел впереди мины. Альтхам на моторном катере обогнал флотилию и, действительно, обнаружил мины. Одна из них плавала на поверхности. В тот момент, когда все было готово, чтобы ее расстрелять, машины катера застопорились и течением его понесло прямо на рога мины. Взрывом катеру оторвало корму и убило двух человек команды. Альтхам каким-то чудом уцелел, отделавшись ушибами и разорванным платьем. Вскоре он организовал партию траления, которая к концу месяца уничтожила 24 мины, протралив фарватер до Пучеги, т. е. на 50 миль вверх от Березника.

Трудности и опасности, выпавшие на долю сухопутных войск были не меньше тех, с которыми приходилось бороться флотилии. Почти непроходимая тундра с ее ужасными болотами и лесами, где враг всегда мог укрыться, даже в самую лучшую погоду создавала бесконечное количество затруднений для передвижения войск. Когда же в добавление ко всему этому, благодаря туману, ненадежность обстановки усилилась, а летом появлялись мириады комаров, от которых люди буквально сходили с ума, наступление обращалось в кошмар.

Очищение от противника в течение нескольких недель района Березника и обращение его в сильную укрепленную позицию представляло значительный успех. Но до заморозков оставалось не долго, и флотилия, следуя инструкциям Адмиралтейства, 7 октября ушла. Перед уходом Альтхам свез на берег часть орудий с прислугой для усиления артиллерии отряда, занимавшего Березник.

Такое усиление было настоятельно необходимо. Архангельск в самом непродолжительном времени замерзал, но навигация вверх по Двине после этого продолжалось еще дней десять, и красные могли использовать свою флотилию для поддержки

сухопутного наступления. Они настолько беспокоили наши выдвинутые на 60 миль от Березника передовые посты, что 17 октября было решено отойти на 20 миль назад на линию Кургомин—Тулгас. После ухода флотилии река еще две недели не становились. В тот год зима наступила исключительно поздно, и раньше, чем появился долгожданный лед, нашим войскам пришлось выдержать два сильных наступления.

11 ноября красные в числе 1000 человек, поддержанные флотилией, повели наступление по обоим берегам реки. Операция закончилась для противника катастрофически: шотландцы захватили дорогу на левом берегу и отрезали неприятелю отступление, вынудив его отходить лесами и болотами. Отход сопровождался большими потерями.

Наконец, наступили морозы, а с ними и зима; всякое движение войск прекратилось.

Летом и осенью обстановка на западном фронте приняла столь опасное для немцев положение, что большинство находившихся в Финляндии германских войск пришлось перебросить во Францию. Опасность серьезного наступления на Мурманскую железную дорогу миновала. Те отряды финнов, которые время от времени пытались нападать на железнодорожную линию, рассеивались карельскими войсками, находившимися в распоряжении ген. Мейнарда. К 11 ноября Мейнард держал в своих руках дорогу до Сорок и охранял границу между Финляндией и Карелией. Таким образом, союзники поддерживали независимость района, ограниченного линией, проходившей вдоль финской границы к берегам Белого моря, а затем к югу от Архангельска до ст. Обозерская на железной дороге Москва—Архангельск и до Кургомина на Двине.

Соединиться с чехами, находившимися к западу от Урала, союзникам не удалось. Сибирь к этому времени составляла независимую область, в которой значительное количество местных жителей и казаков проходило регулярное военное обучение. На юге войска ген. Деникина занимали пространство между Черным морем и Волгой. В остальной же части Европейской России власть большевиков оставалась непоколебленной. Даже в случае решения союзников начать активную интервенцию представлялся маловероятным успех удара от Архангельска, если только наступление с юга и с востока не пошатнет положения большевиков. В этом случае хорошо обученный отряд из Архангельска, подкрепленный небольшим количеством союзных войск, мог бы ускорить их окончательное падение.

5 ноября ген. Пуль получил приказание ограничиться оборонительными операциями и сосредоточить все внимание на создании и обучении новой русской армии. Миссия Пуля сводилась к оказанию России помощи для организации защиты против немцев. Но русский народ не высказывал желания помогать самому себе. Большинство относилось к собственной

участи фаталистически, с готовностью примириться с тем, что случится, не желая сделать ничего, чтобы повлиять на ход текущих событий. Мурманский край, правда, населенный не очень густо, дал всего 360 добровольцев, но даже в Архангельском районе с гораздо более плотным населением изъявило желание поступить в армию лишь 1 900 человек. Карелы не отказывались защищать свою территорию против вторжения финнов и немцев, но не хотели воевать нигде за ее пределами. Что же касается русских, то представлялось сомнительным, чтобы они без поддержки союзных войск стали бы драться где-бы то ни было. Если за что и можно было ручаться, то только за то, что с уходом союзников грозная большевистская армия займет север и русских, помогавших союзникам, постигнет суровая участь.

Когда Германия положила оружие, перед союзниками встала дилемма: или их друзья останутся в жертву красным, или же бесславная, дорогостоящая кампания на севере России должна продолжаться, но как долго и с какими результатами — никто предсказать не мог.

В описываемый момент эвакуация наших архангельских сил составляла задачу невыполнимую; до лета 1919 года они оставались запертыми льдом. По причинам стратегического и политического характера Мурманск тоже не представлялось возможным эвакуировать, пока оставался отрезанным Архангельск.

ГЛАВА X.

После Зеебрюгге. Заградительные операции в Северном море и операции германских подводных лодок у берегов Америки.

Сосредоточение германских подводных лодок во второй половине мая 1918 года на подходах к Британским островам сопровождалось нападением на судоходство, поддерживающее торговлю между главнейшими портами Америки и Европы, при чем как раз из этих американских портов непрерывным потоком шли транспорты с войсками заатлантической республики. Операции против торговли начались в конце мая с появлением *U-151*. Американцы были предупреждены о приближении опасности, и пароходы, шедшие в Галифакс на присоединение к трансатлантическому конвою, стали направляться на север тоже в составе конвоев под охраной небольшого крейсера. Первый из этих прибрежных конвоев вышел 6 июня, после чего они стали ходить регулярно. Движение войск и грузов продолжалось без заминки.

Противолодочная кампания развернулась теперь с обеих сторон Атлантического океана. На восточном конце этого обширнейшего театра борьба с лодками вылилась в устройство грандиозного минного заграждения, постановка которого к лету 1918 года значительно подвинулась вперед. 8 июня английские заградители под общим руководством к.-адм. Клинтон-Бейкера поставили первую партию мин на восточном участке. Одновременно отряд американских заградителей выставил большое минное поле на центральном участке [1]).

Вскоре, однако, стали поступать тревожные донесения от сторожевых судов, расставленных адмиралом Теппером у заграждения. Первое такое донесение поступило с траулера *Tenby Castle*, командир которого сообщал, что, находясь между 8 и 15 июня в дозоре у западного конца заграждения, он слышал 28 ближних и 30 дальних взрывов. Донесение командира траулера было тотчас доведено до сведения начальника отряда американских заградителей к.-адм. Страусса. Последний отвечал, что преждевременные взрывы «не повлияют на эффективность минного поля», так как выставлено 3385 мин, а взорвалось лишь 150.

---

[1]) См. схему 38.

В дальнейшем же мины будут снабжаться особым приспособлением, которое еще снизит количество преждевременных взрывов.

Тем временем из Скапа и Киркуолла в Адмиралтейство поступали донесения о неуспехе операций северных дозорных отрядов.

Назначенный на должность руководителя гидрофонных операций кап. 1 р. Уольвин сообщал, что связь между судами дозора остается в зачаточном состоянии, что требуется значительно улучшить материальную часть, а, главное, надо увеличить число кораблей поддержки. Адм. Битти поддерживал взгляд Уольвина и в конце своего донесения давал некоторые указания технического характера. Эти указания требуют пояснений. Согласно плана операций, разработанного адм. Теппером, дивизионы траулеров с гидрофонами были распределены по трем зонам в 20 квадратных миль каждая, покрывавшими пространство вокруг островов Fair. Обыкновенные траулеры, носившие название «караульных» (sentry), держались в зонах, расположенных к западу и востоку от центральной группы. Это делалось для того, чтобы проходящие лодки уходили к середине прохода, где их могли услышать гидрофонные траулеры. При каждом дивизионе гидрофонных траулеров находилась канонерская лодка на случай необходимости длительной погони за подводным противником. В время операций к N-у от Шетландских островов выяснилось, что «караульные» траулеры не только не помогают гидрофонным траулерам, а даже мешают их работе, и главнокомандующий настаивал на их отозвании вовсе.

Адмиралтейство отвечало, что опыт систематической охоты за неприятельскими лодками говорит за возможность длительного их преследования при условии умелого использования гидрофонов и что постоянная гоньба идущих в восточном и западном направлениях «*U*» вполне оправдывает присутствие дозора. Относительно «караульных» траулеров Адмиралтейство соглашалось с адм. Битти и приказало разослать траулеры по местам их прежнего базирования.

Быстрый рост операций по постановке Великого Северного Заграждения сопровождался новым расширением конвойной системы.

Мы уже указывали на то, что к описываемому времени «миноносная охрана» быстроходных американских конвоев сопровождала пароходы в Ирландском море и Канале и доводила их до портов назначения. Затем было признано желательным распространить эту меру и на тихоходные конвои с рейда Гамптон и из Сиднея. В конце июня новый порядок вошел в силу. С этого времени охранные миноносцы для сиднейских конвоев и конвоев с рейда Гамптон, высылавшиеся из Бункрана, следовали прямо к месту рандеву, при чем при подходе к Северному каналу к ним присоединялись еще два миноносца. После этого конвой разделялся: одна группа охраны принимала паро-

ходы, шедшие в Клайд, и вела их до Cumbrae, а вторая — ливерпульские пароходы. Из Cumbrae миноносцы проходили в Ламлаш и выводили оттуда «выходящий» конвой, составленный исключительно из пароходов, грузившихся в портах Клайда и в Бельфасте. Эти конвои «рассыпались», достигнув 10 меридиана. Из Ливерпуля миноносцы выводили тихоходный «выходящий» конвой — *OLB* и, рассыпав его, возвращались в Бункрана.

Таким образом, к концу июня почти все океанские торговые суда проходили Ирландское море под охраной.

В июне потери судоходства в Ирландском море резко снизились, но это объяснялось главным образом перенесением деятельности германских лодок на подходы к английским берегам. Число оперирующих «*U*» не уменьшилось, Великое же Северное Заграждение и находившиеся при нем дозорные отряды пока еще не дали никаких положительных противолодочных результатов.

По всем внешним признакам казалось, что военные действия на море попрежнему сводятся к повторным нерешительным наступательным и оборонительным операциям, однако, именно в течение этих монотонных серых дней и состоялась решительная победа на море. Трудно установить дату морской победы союзников. О ней не упоминается в донесениях командования, она не записана в вахтенных журналах кораблей, принимавших участие в бою. Об этой победе свидетельствуют лишь несколько колонн статистических цифр в отчетах, хранящихся в учреждении, помещающемся в центре Лондона. Но историческое значение этих цифр равноценно донесению Коллингвуда после Трафальгара или приказу ген. Жоффра по французской действующей армии после сражения на Марне.

С начала года ежемесячный баланс британского торгового тоннажа несколько колебался. В январе и феврале потери превысили поступления, в марте и апреле — наоборот. Май дал не вполне благоприятный результат, но потери в общем были не велики. В июне баланс оказался хуже, тем не менее к концу месяца цифра наличного тоннажа возросла по сравнению с началом месяца. Причиной было значительное уменьшение сроков ремонта поврежденных пароходов и постройки новых. За месяц британские заводы выпускали около 140 000 *m* нового тоннажа и около 700 000 *m* ремонтировали. Эти цифры служили доказательством того, что отныне британская империя одна, без помощи союзников, держала в своих руках судьбы подводной кампании. Летом 1918 года ежемесячные потери торгового судоходства не превышали 170 000 *m*.

Однако, не одни только цифры английских потерь служили убедительными статистическими данными. Еще год тому назад Эрцбергер указывал, что успех или неудача подводной войны в гораздо большей степени зависят от сокращения мирового тоннажа, чем английского. В то время это, быть может, и не вполне отвечало истине, но в июне 1918 г., когда едва ли не весь торговый

флот Европы был зафрахтован Англией и когда к делу постройки торговых судов присоединилась в столь широком масштабе Америка, цифры наличного мирового тоннажа приобрели значение решающего фактора. Во втором квартале 1918 года они впервые превысили цифры 1914 года [1]), что, конечно, составляло крупнейший успех. С середины лета 1918 года операции английского флота можно рассматривать как ряд мер, направленных к удержанию за собою всех тех мелких достижений и успехов, которые, вместе взятые, составляли победу.

Но великая морская победа прошла незамеченной. Общественное внимание попрежнему занимали бои во Фландрии и операции у Зеебрюгге и Остенде. Колонны цифр, свидетельствовавшие о победе, не годились для опубликования в газетах. Мало кто из широких масс населения смог бы понять их значение. Обстановка не позволяла дать им должного объяснения, чтобы подчеркнуть, что достигнутая победа занимает такое же место в британской истории, как и остальные. Для этого потребовалось бы подробно рассказать все, что в соответствии с опубликованными цифрами происходило на море и на суше.

Победа была достигнута в результате ряда усилий. За исключением системы конвоев, которая дала определенный успех и против которой немцы не нашли никакого противоядия, каждая из остальных мер в отдельности принесла некоторое разочарование. Заграждение Гельголандской бухты дало в конце-концов хорошие плоды, так как, начиная с февраля, неприятельские лодки, выходившие из германских баз, почти совершенно перестали пользоваться Гельголандскими путями и ходили почти исключительно Каттегатом. Заграждение, поставленное в Каттегате, не служило для них препятствием. Правда, удлинение дороги сокращало продуктивный период крейсерства на срок около 4 суток, и это обстоятельство служило причиной падения цифры потерь тоннажа в Отечественных водах. Но было некоторым разочарованием то, что мера, потребовавшая столь грандиозных материальных средств, привела лишь к тому, что германским подводным лодкам для достижения района активных операций пришлось тратить времени больше, чем раньше. Германцы делали большие усилия, чтобы компенсировать неудобства выхода подлодок Каттегатом. Они ускорили ремонт лодок, уменьшили отдых и отпуски командам лодок, возвращавшихся с похода, и всеми способами старались сохранить то же количество подлодок на подходах к английским портам.

Постановка Великого Северного Заграждения к этому времени мало подвинулась вперед [2]). Численность отряда адм. Теппера достигла теперь 76 кораблей. В течение мая его отряд беспрерывно работал на западном участке заграждения и удачно гонял

[1]) Превышение составляло свыше 280 000 *m*. См. Fayle. «Seaborne Trade», т. III, стр. 467.

[2]) См. схему 88.

неприятельские лодки, следовавшие северным путем. Но далее хорошо организованной, интересной в спортивном отношении, погони — эти операции не шли.

В остальных районах противолодочная борьба тоже не приносила желательных результатов. Хотя в мае немцы потеряли 17 лодок, т. е. в три раза больше, чем за прошлый месяц, тщательный анализ потерь говорил за то, что противнику исключительно не посчастливилось, и рассчитывать на такую же цифру в будущем мы не можем [1]).

Дозор при глубоководных минных заграждениях, сформированный в январе адм. Кийсом в Дуврском проливе, подвергаясь всем случайностям на море и постоянно терпя от непогоды, тем не менее приносил наиболее благоприятные результаты. В Дуврском проливе подводный противник систематически нес потери. С начала года в проливе было уничтожено 10 германских лодок, что являлось громадным успехом по сравнению с предыдущим годом [2]). Большие «*U*» стали ходить только северным путем.

С февраля, когда состоялся приказ, запрещающий неприятельским лодкам пользоваться Дуврским проливом, шесть суток каждого крейсерства лодки проходило впустую. Это обстоятельство само по себе составляло большой плюс, но успех шел дальше. Как нами уже упоминалось, германское высшее командование летом отозвало часть фландрской флотилии в Германию, считая, что опасность плавания Дуврским проливом настолько возросла, что требует сокращения подводных операций в Канале и перенесения их в новую зону — к восточному побережью Англии.

В новой зоне малые «*UB*» и «*UC*» оперировали в конце года с некоторым успехом, но здесь их деятельность никогда не была столь разрушительна, как в Канале. Таким образом, дозор при глубоководном заграждений, сформированный адм. Кийсом, из всех наступательных противолодочных мер надлежит считать наиболее успешным. Кийсу и его помощникам удалось создать такую обстановку, при которой противник постоянно находился под угрозой атаки и оказался вынужденным пересмотреть свои планы, оставить данный район операций и перенести деятельность в другой район, далеко не столь для него выгодный.

Однако, совершенно очевидно, что все вместе взятые меры не наносили противнику ежемесячно таких потерь, которых он

---

[1]) Потери подводного противника в Отечественных водах: *U-103*—протаранена п/х *Olympic* в Западном Канале; *U-154*—утоплена *E-35* в Атлантическом океане; *UB-16*—утоплена *E-34* в южной части Северного моря; *UB-31*—погибла на Дуврском заграждении; *UB-72*—утоплена *D-4* в Канале; *UB-74*—утоплена противолодочной бомбой с яхты *Lorna* в бухте Lyme; *UB-78*—протаранена транспортом *Queen Alexandra* в Канале; *UC-49*—забросана бомбами с аэропланов, траулеров и миноносцев в Северном море; *UC-75*—протаранена миноносцем *Fairy* в Северном море; *UC-78*—погибла на Дуврском заграждении; *UB-119*—пропала без вести.

[2]) См. Приложение Д.

не мог бы выдержать. В общем, наступление против подводных лодок все еще носило нерешительный характер, вернее сказать, — не удалось. Подводный флот немцев оставался непобежденным, но деятельность его удалось обуздать.

В начале неограниченной подводной войны герм. лодки топили в среднем по 700 *т* в сутки каждая, к концу 1917 г. эта цифра снизилась до 300 *т*, а в мае — июне 1918 г. до 275 *т* и продолжала падать. Год тому назад подводный флот Германии составлял угрозу Британской империи и ее союзникам, теперь же он был опасен только для неохраняемых кораблей и их экипажей.

Великое минное заграждение в Северном море попрежнему играло доминирующую роль в английском плане войны. В начале июля северный дозор усилился назначением в его состав лидера *Marksman*, откомандированного в Лервик из 12 минной флотилии. Через три дня после его прихода кап. 1 р. Уольвин вышел на нем в море для руководства операцией, которая из всех предпринимавшихся до сих пор северным дозором представлялась наиболее обещающей. Адмиралтейство получило сведения, что 12 июля немецкий подводный крейсер, возвращаясь в Германию, должен будет проходить к югу от островов Faeros. Поэтому к вечеру 12 июля в точку, расположенную в 70 милях к N-у от Шетландских островов, через которую, как считали, проходил крайний восточный предел наиболее вероятного пути следования лодки, пришла соединенная флотилия из миноносцев, канонерских лодок и траулеров [1]). Из этой точки флотилия начала поиск в западном направлении, следуя в строе прямоугольника, ширина которого равнялась шестнадцати милям, а глубина семи. Погода стояла штормовая, флотилия с трудом держалась в море и о пользовании гидрофонами не могло быть и речи.

Только в 6 ч. у. 13 июля, когда флотилия начала приближаться к зап. границе своего дозорного района, Уольвин смог приказать поставить гидрофоны. В полдень флотилия повернула на 16 R. Два часа спустя, шедшие в центре кан. лодка *Syringa* и 11 дивизион траулеров услышали звуки под. лодки. *Marksman* сблизился с *Syringa* и преследование началось на NW в направлении на бухту Trangisvaag, т. е. в сторону самого южного из островов группы Faeros. В продолжение всего дня и ночи звуки шли от бухты, но самый тщательный ее осмотр, произведенный 14 июля одним из траулеров, не обнаружил никого.

Остальные корабли флотилии оставались у восточной границы дозорного района. Пока происходил осмотр бухты, с 13 дивизиона

---

[1]) Лидер *Marksman*.
Кан. лодка *Harebell* с 2 дивизионом траулеров
» » *Aubretia* » 4 » »
» » *Syringa* » 11 » »
Миноносец *Beagle* » 13 » »
» *Foxhound* » 15 » »

траулеров передали, что в 12 милях к S-у от банки Sydero они слышали лодку. Начальник флотилии расположил 11 дивизион траулеров поперек входа в бухту Trangisvaag, а сам пошел на юг, чтобы начать охоту по новому следу. К своим кораблям он подошел к 3 ч. утра. Они, прекрасно соблюдая строй, шли за лодкой на NO, звуки которой слышались очень близко. Вскоре после 7 часов утра направление линии преследования резко изменилось на SO. Казалось, что лодка очень близко; дежурившие у гидрофонов считали ее не дальше 3 миль. Слышалось, как лодка то стопорила машину, то снова давала ход. В 10 ч. 15 м. у. командир миноносца *Beagle*, занимавший место у нижнего левого

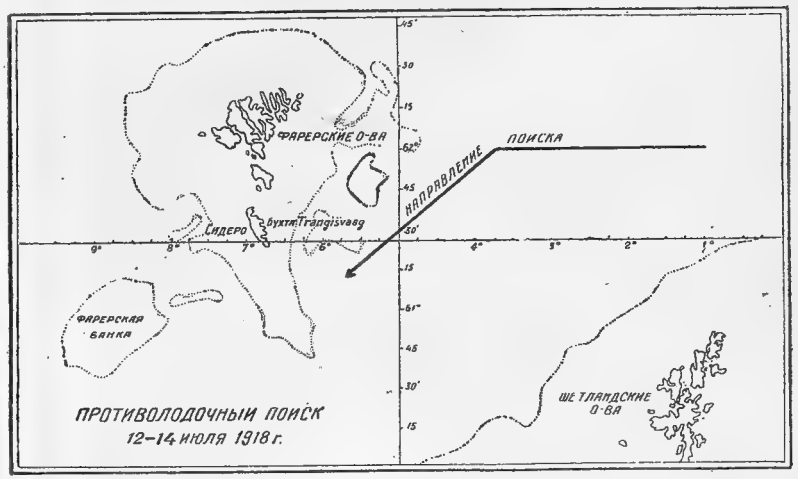


Схема 52.

угла прямоугольника, сообщил, что противник в 3 каб. впереди и следует постоянным курсом, и немедленно начал сбрасывать противолодочные бомбы. Кап. 1 р. Уольвин считал, что бомбами начали действовать слишком рано, и оказался прав. Вскоре звуки лодки послышались от NW-а, при чем гул в гидрофоне значительно ослабел. Тем не менее продолжать погоню было возможно и флотилия весь день шла за лодкой SO-ым курсом. 11 дивизион доносил, что никого не обнаружил, но получил приказание оставаться на месте (схема 52).

В 4 ч. с минутами флотилия снова значительно сблизилась с лодкой и в течение двух часов слышала ее вполне отчетливо. В 6 ч. не оставалась почти никаких сомнений, что она прямо по курсу впереди своих преследователей, и командир *Beagle* сбросил вторую партию противолодочных бомб. Звуки идущей лодки в гидрофонах прекратились, противник, повидимому,

ускользнул в тот момент, когда флотилия застопорила машины и стояла, ожидая результатов действия бомб. В 9 ч. в. нашедший от SO-а густой туман прекратил охоту.

Описанная длительная погоня чрезвычайно типична. Флотилия, в состав которой входили два быстроходных корабля, в течение 16 часов беспрерывно шла по следу неприятельской лодки и, вероятно, причинила ее командиру и экипажу не мало волнений. Подобные выслеживание и преследование подводного противника могли бы свести потери судоходства к нулю, т. к. в случае прохода даже целого флота невооруженных коммерческих судов над лодкой в то время, как отряд Уольвина шел по ее следам, она все равно не могла бы ничего сделать.

Но 16-часовая погоня в районе, где всякое торговое движение отсутствовало, т. е. где не было объектов для атаки, не могла иметь влияния на разрушительную деятельность неприятельских лодок, могущих оставаться в море тридцать и даже девяносто суток. Для той «дичи», за которой охотились, такая погоня в лучшем случае вызывала у нее беспокойство, но не больше. Что же касается повторных настоятельных требований усилить дозор быстроходными кораблями, то они понятны. Вполне естественно, что те офицеры, которые, как только появлялись подозрения, что неприятельская лодка поблизости, бдительно выстаивали на вахте по 18 часов подряд, жаждали видеть увеличение численного состава своих отрядов. Всеми их помыслами руководил пыл охоты и разочарование при неудачах, когда казалось, что вот-вот дичь будет в руках. В последней операции участвовало два быстроходных корабля, преследование продолжалось дольше и разочарование было, конечно, тоже больше. Адмиралтейство, расматривавшее повседневные события подводной войны шире, чем начальники того или иного района, непосредственно поглощенные противолодочными операцями, понимало, что изменение и улучшение проекта гидрофона или усиление дозора лишними миноносцами приведет только к более длительным и настойчивым преследованиям, но не даст никаких решительных результатов.

Тем временем постановка мин в Северном море как нами, так и американцами продолжалась с неослабной энергией. Но надежды адм. Страусса на то, что достигнутые технические улучшения американских мин уменьшат число случаев преждевременного их действия, не оправдались. В течение июля командиры траулеров попрежнему доносили о слышанных ими взрывах, то очень громких и близких, то слабых и отдаленных.

20 июля адм. Теппер прислал главнокомандующему Гранд-Флитом сводку сведений о взрывах, имевших место за последнюю неделю. Вскоре от него поступила вторая подобная же сводка, составленная более систематически, и, если бы адмирал еще долго оставался во главе северного дозора, ему несомненно

пришлось бы регулярно посылать сведения о преждевременных взрывах американских мин.

Адм. Битти тоже сомневался в эффективности заграждения, но по причинам иного рода. В донесении Адмиралтейству от 15 июля главнокомандующий писал, что мины двух последних американских заграждений, поставленные на 80-футовой глубине, могут в лучшем случае «встряхнуть» проходящую над ними по поверхности подводную лодку, но не больше. Далее он указывал, что его согласие на постановку столь грандиозного заграждения в районе маневрирования Гранд-Флита последовало лишь потому, что его убедили в невозможности для неприятельских лодок проникнуть через подобное препятствие. Адм. Битти был крайне разочарован, что свобода маневрирования Гранд-Флита оказалась стесненной ради столь сомнительной выгоды. Адмиралтейство соглашалось, что лодка, идущая по поверхности, может пострадать только при условии взрыва мины, стоящей не ниже 15 фут. от днища лодки, и что для того, чтобы сделать заграждение эффективным в том смысле, как понимает главнокомандующий, необходимо число поставленных мин увеличить вдвое. В то же время Адмиралтейство указывало, что командиры германских лодок перестали ходить через центральный участок минированного района, а следовательно, они считают заграждение за действительную опасность. Поэтому план минных постановок должен быть доведен до конца.

В описываемое время германские лодки двумя группами оперировали на внешних подходах к Англии. Первая группа действовала на NW-ых подходах к северному входу в Ирландское море, вторая—внутри прямоугольника, включающего Ирландию, Lands End и Ушан. Неуспех майских нападений на конвои совершенно не смутил германских подводников, хотя их вторая попытка потерпела ту же участь, что и первая, но приобретенный опыт не прошел даром, и они использовали его в дальнейшем при нападении на «приходящие» конвои [1]). Имелись все данные предполагать, что нападения усилятся, и Адмиралтейство решило перевести северный дозор в Бункрана. Оставаясь здесь, дозор все-таки отвлекал часть неприятельских лодок от «приходящих» конвоев. В результате последних распоряжений адмирал Теппер сдал командование дозором кап. 1 р. Уольвину.

Операции германских лодок у побережья Америки продолжались. Действуя там совершенно беспрепятственно, они тем не менее приносили судоходству ничтожный вред. Лодкам удалось уничтожить сравнительно значительное количество парусников и пароходов, занятых каботажем, но океанское судоходство и трансатлантические конвои оставались нетронутыми.

---

[1]) Попадание торпедой в большой пароход *Justicia* 19 июля 1918 г. служит типичным примером сосредоточенного нападения подводных лодок.

Местные конвои, ходившие в Галифакс, плавали вполне благополучно, и американские власти постепенно все увеличивали масштаб конвойной системы. Количество пароходов, входивших в состав нью-йоркских, сиднейских и гемптонских конвоев за год сильно возросло. В июне командир охранного парохода *Dara*, кап. 1 р. запаса Лейтон, привел из Америки конвой в составе 47 пароходов. Однако, нельзя было «слишком натягивать струны». Чтобы несколько сократить величину этих грандиозных конвоев, американцы согласились, чтобы все 9-узловые пароходы, направлявшиеся в порты Бискайского залива, не входили в состав наших нью-йоркских конвоев, а отправлялись из Нью-Йорка в составе американского конвоя, сформированного специально для портов Бискайского залива. Новое распоряжение вошло в силу 24 июля, т. е. как-раз тогда, когда последняя прибывшая в воды Америки германская лодка — *U-156* оперировала у Бостона.

Переводя корабли отряда адм. Теппера в Бункрана, Адмиралтейство решило сократить и масштаб минных постановок в Северном море и вообще несколько упростить поставленную задачу.

Согласно первоначального плана, корабли дозора должны были принуждать лодки уходить с поверхности и попадать на глубоководные заграждения. С отозванием дозора дело менялось — заграждение переставало быть тем капканом, в который германские «*U*» должны были загоняться нашими надводными кораблями, и становилось лишь опасным препятствием. Изменение плана не повлекло за собою ослабления темпа минных постановок. Отряд американских заградителей, доведенный теперь до полного комплекта, работал регулярно и очень интенсивно.

К этому времени в Северном море стояло два больших минных заграждения: северное, только-что нами описанное, и южное — в Гельголандской бухте. Последнее, поставленное ранее с целью запереть германские лодки в портах, своей роли не выполнило. Но его тем не менее поддерживали, считая, что оно способствует планам Адмиралтейства по возможности оттянуть момент эскадренного боя. С переходом больших минных заградителей для работ у Великого Северного Заграждения задача «освежения» гельголандских минных полей легла исключительно на хумберовские миноносцы-заградители и на подводные заградители. У SW-ых выходов южного заграждения несли дозор корабли гарвичских сил, у NO-ых—корабли отрядов, базировавшихся на Скапа-Флоу. Благодаря быстрому развитию типа москитных судов и росту воздушных сил, удалось установить наблюдение за заграждениями внутри минированных районов. С начала июня к.-адм. Тирвит постоянно высылал через мины к устью Эмса торпедные катера с приказанием атаковывать находящиеся в море неприятельские тральщики.

10 августа в 9 ч. у. состоялся пятый по счету поиск — разведка подобного рода. Четыре легких крейсера и тринадцать

эскадренных миноносцев вышли из Гарвича в точку, расположенную в 25 милях на NW от Vlieland [1]). Отряд прибыл в назначенное место в 6 ч. у. на следующий день, и торпедные катера немедленно пошли вперед с расчетом пройти за банку Ameland. Гидросамолеты не последовали за катерами по причине, довольно необычайной. Стоял мертвый штиль, и они не смогли оторваться от воды. Катера понеслись на Ost без воздушной охраны. Тирвит не отозвал катеров, т. к., по плану, к отряду должны были присоединиться самолеты из Ярмута. Последние прилетели вскоре после 7 ч. у., но сигналов Тирвита они не приняли и все утро действовали самостоятельно. Тем временем 6 торпедных катеров подошли к Tershelling. Шли они мод берегом по два в строе пеленга, так как из-за подымаемой передним мателотом волны держать в кильватер головному было немыслимо. Стояла ясная солнечная погода, воздух отличался редкой прозрачностью. Когда катера прошли низкие песчаные дюны Tershelling, показалось шесть аэропланов — три с носа, три с кормы. Начальник флотилии кап.-лейт. Коук сначала принял их за свои, но через минуту-другую рассмотрел на крыльях немецкие черные кресты. Катера открыли огонь по аэропланам, аэропланы — по катерам. Аэропланов было уже теперь не шесть, а восемь. Коук решил продолжать поиск. «Я чувствовал,—писал он впоследствии,—что придется выдержать атаку еще и других аппаратов». Минут тридцать перестрелка продолжалась безрезультатно. Аэропланы налетали с кормы и, подходя к катеру, быстро забирали высоту и затем опять отлетали назад. Катера передвигались по воде со скоростью 30 узлов, самолеты по воздуху со скоростью 60—80 узлов. Никогда еще бой на море не происходил на большем ходу. Время от времени немцы бросали бомбы, но не попадали. В 8 ч. у., когда маяк Ameland пришел на траверз, Коук повернул на W. До этого момента флотилия серьезных повреждений не получила, один же из неприятельских аэропланов снизился, но, как только катера изменили курс, Коук понял, что ему не сдобровать. Солнце было теперь у немцев за спиной, и к ним присоединились четыре малых быстроходных самолета, вооруженных двумя орудиями каждый. Эти машины нанесли катерам больше повреждений, чем остальные восемь.

В 8 ч. 15 м. у. стрельба с катеров почти прекратилась, пострадали они очень серьезно. У некоторых заклинило орудия, у других истощился боевой запас. Противник стрелял теперь чуть ли не

---

[1]) Легкие крейсера: *Curacoa, Coventry, Concord, Danae.*
Эскадренные миноносцы: *Spenser, Tempest, Sharpshooter, Radiant, Bruce, Stork, Springbok, Tetrarch.*
Retriever, Thisbe, Teaser } с лихтерами для гидросамолетов.
Redoubt, Starfish } имея на буксире лихтер с аэропланом.

в упор. *№№ 40* и *44*, выпуская последние заряды, подбили один из немецких аппаратов, и он рухнул в море. Несколько минут спустя, последний катер прекратил стрельбу, машины у всех катеров стали сдавать. Только один мог еще давать ход. Положение становилось отчаянным. На катере *№ 14* неприятельская пуля пробила дымообразовательный аппарат и люди задыхались, другой был буквально изрешетен пулями. Один катер добрался до берега, где ему оказали помощь голландцы, двух взял на буксир подошедший голландский миноносец. Остальные были утоплены собственной командой. Ни один не вернулся к месту рандеву с отрядом поддержки.

В то время, как происходили эти события, адм. Тирвит крейсеровал в районе условленного рандеву, стараясь увлечь за собою в море державшийся под берегом цеппелин и совершенно не подозревал о катастрофе с катерами.

Когда неприятельский воздушный корабль полетел за нашей эскадрой, лейтенант Коллей поднялся на аэроплане, находившемся в лихтере, который вел на буксире один из миноносцев. Быстро забрав высоту, аэроплан почти сразу исчез в облаках. Освещенный солнцем цеппелин был виден до 9 ч. 30 м. у., но затем и он скрылся из вида. Десять минут спустя, послышался треск пулеметов, а через несколько секунд громадное пламя прорезало облака, и обломки металла посыпались в воду.

Цеппелин *L-53* был уничтожен нашим летчиком в 9 ч. 45 м. у., но катера все не показывались, и адм. Тирвит приказал крейсеру *Concord* с двумя миноносцами произвести поиск к N-у от Tershelling, а крейсеру *Coventry* тоже с двумя миноносцами по направлению Haaks. Около 11 ч. у. адмирал вытребовал из Ярмута еще одну воздушную эскадрилью. Самолеты прилетели между 3 и 4 часами дня. В 6 ч. 30 м. они передали, что в районе минных заграждений никого нет. Обнаружить наши катера они, конечно, не могли — флотилия уже давно перестала существовать.

Дозор у N-ых и NW-ых границ заграждения несли отряды Гранд-Флита. Здесь обстановка была иная, и объектом действий являлись не тральщики противника. В северной части Гельголандской бухты регулярные тральные работы немцев прекратились, и наши дозоры оперировали против неприятельских воздушных кораблей. С начала июня авиатранспорт *Furious* стал регулярно ходить к внешней границе заграждения и выпускать оттуда эскадрильи самолетов. Операции проходили безрезультатно. Один раз *Furious* и легкие крейсера подверглись воздушной бомбежке противника, но ни разу не произошло столкновения между нашими аэропланами и цеппелинами. Наиболее серьезная операция произошла 19 июля, когда спущенные с *Furious* два отряда самолетов бомбардировали ангары в Тондерне. Три года тому назад подобная операция заставила главные силы германского флота выйти в море. На этот раз Флот

Открытого моря не покинул своих якорных стоянок. Наша прикрывающая эскадра вернулась, не видав противника.

Пока шла столь энергичная заградительная кампания, находившиеся у берегов Америки германские подводные лодки пытались остановить текущий в Европу поток грузов и людей,

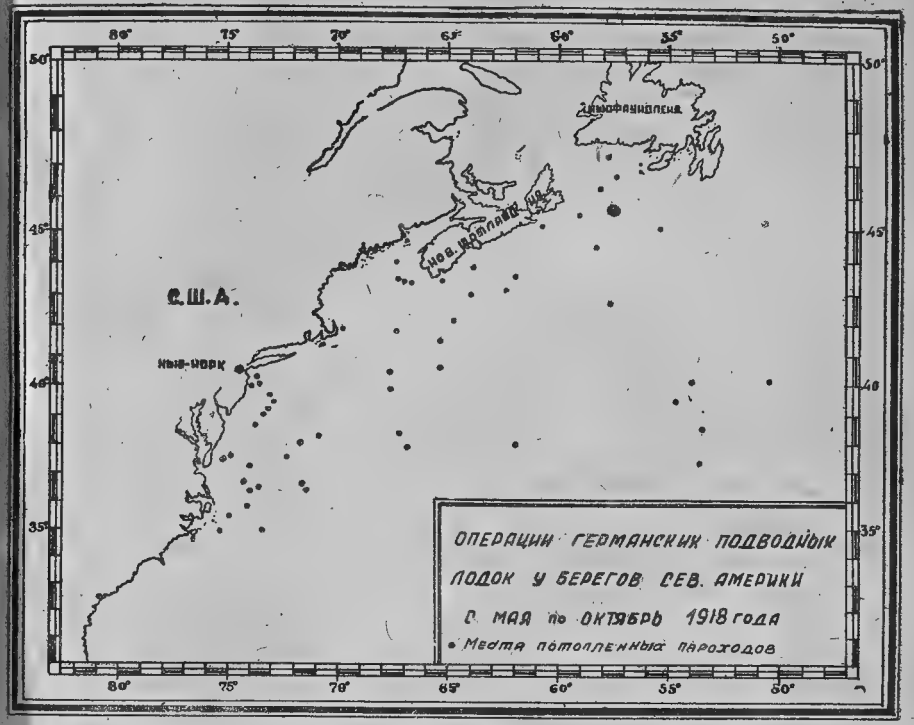


Схема 53.

долженствующий стать источником питания нашего будущего наступления. В описываемое время у американского побережья или поблизости от него крейсеровали три неприятельские лодки. У Nova Scotia оперировала *U-156*, в бухте Chesapeake *U-140*; *U*-117 находилась в пути. Для охраны судов, следовавших вдоль побережья в порты формирования конвоев, в начале августа последовало распоряжение, чтобы пароходы, идущие из Нью-Йорка в Сидней для дальнейшего плавания в составе конвоя *HS*, выходили бы группами, в соответствии с чем конвои *HC* также стали выходить двумя группами, соединяясь затем в условленном рандеву [1]). Эти меры и меры, принятые несколько

[1]) Впоследствии эти прибрежные группы охранялись крейсером.

месяцев тому назад, обеспечили конвои от потерь. Если сравнить результаты, достигнутые этими тремя германскими «*U*», с теми, на которые рассчитывали те, кто их отправлял в крейсерство, то неуспех похода становится очевиден. С момента прибытия *U-156*, *U-140* и *U-117* к берегам Америки и до середины августа они утопили 36 парусных судов, при чем тоннаж некоторых парусников не превышал 20—50 *m* и 29 различных пароходов. Отправленные же за это время многочисленные конвои прошли район действия лодок без всяких потерь. А «дичь», за которой охотились немцы, составляли именно конвои, но она-то и не далась им в руки. У американского побережья так же, как и на других театрах, операции германских подводных лодок потеряли масштаб стратегических операций и обратились в спорадические нападения на торговое судоходство (схема 53).

В середине августа Великое Северное Заграждение проходило между 59 и 60 параллелями и тянулось от Гринвичского меридиана до территориальных вод Норвегии. Восточный участок заграждения послужил причиной ряда затруднений. С окончанием работ на этом участке он должен был обнять собою водное пространство, занимающее четыреугольник между 3 меридианом и норвежскими территориальными водами, при чем восточная граница участка должна была пройти под берегом Норвегии от Udsire до входа к фиорду Selbjorns. Наши силы, базировавшиеся на Оркнейские острова, не могли должным образом следить за столь удаленным районом, и глубоководные заграждения при отсутствии дозорных кораблей, заставляющих лодку погрузиться, имели, конечно, весьма малую ценность. Вот почему главнокомандующий Гранд-Флитом постоянно настаивал на том, что заграждение составит реальную угрозу для неприятеля только в том случае, если мы будем располагать базой в Норвегии. Этот взгляд адм. Битти высказывал отнюдь не в форме предложения, затрагивающего высшую политику, а лишь критикуя выставленное заграждение.

Британское правительство не могло грубо нарушить нейтралитета Норвегии, но оно отлично понимало, что этот неохраняемый участок с «прорехой» на восточном конце нарушает успех всего дела.

К августу выяснилась настоятельная необходимость предпринять какие-то меры. Донесения о движении неприятельских лодок заставляли думать, что командиры германских «*U*» обходят заграждение, пользуясь норвежскими территориальными водами. Кроме того, отсутствие каких-либо дозорных кораблей у восточного участка с переходом в Бункрана отряда Теппера должно было почувствоваться особенно остро.

После долгих обсуждений и совещаний британский кабинет решил просить норвежское правительство заминировать полосу территориальных вод, проходившую к Ost-у от восточного участка заграждения. Вручая норвежскому министру иностран-

ных дел ноту английского правительства, наш посланник напомнил, что двумя королевскими указами правительство Норвегии запретило каким бы то ни было подводным лодкам пользоваться ее территориальными водами. Таким образом, обращаясь с предложением заминировать эти воды, британское правительство лишь просит дать силу объявленным указам. Норвежское правительство ответило, что оно лишено возможности исполнить просьбу лондонского кабинета, так как только норвежское правительство и не кто иной может решать вопрос, какие меры надлежит принять для проведения в жизнь королевских указов. Особенно сильно настаивать на выполнении своего представления наше правительство не хотело. В случае окончательного отказа норвежцев выставить заграждения мы могли бы и сами заминировать их воды, но против подобного образа действий было много «но» и в особенности со стороны представителей нашего флота. На совещании, состоявшемся в конце августа на линейном корабле *Queen Elizabeth*, адм. Битти заявил, что офицеры и команды Гранд-Флита сочтут для себя позором появиться в подавляющих силах в водах небольшого, слабого государства, но населенного доблестным народом, и употребить против него грубую силу. Если же норвежцы окажут сопротивление, что более, чем вероятно, то прольется кровь, «а это,—сказал Битти,—явится преступлением, равносильным тем, которые повсюду совершаются немцами». Помимо этих соображений, имелось другое, не менее серьезное. В случае, если норвежцы и не окажут сопротивления, они с уходом наших кораблей несомненно вытралят поставленные нами мины, а, значит, потребовалось бы держать при заграждении постоянный дозор, чего мы сделать все равно не могли, так как проблема, которую пытались разрешить, имела своим основанием невозможность соответствующим образом охранять даже и восточный участок заграждения.

Однако, к этому времени наступил момент, когда наше правительство вновь получило возможность обсуждать дипломатические вопросы с той свободой, которой оно уже давно не пользовалось. Во Фландрии началось наступление английской армии и западный фронт немцев, наконец, зашатался. Мервиль, Альбер и другие бельгийские города и селения снова оказались в руках союзников. Добрые вести с фронта действовали, однако, ободряюще как на солдат, так и на дипломатов, и переговоры с нейтральными государствами начались в новых тонах—колебания, вызываемые требованием военной обстановки, прекратились.

ГЛАВА XI.

Прекращение военных действий в Средиземном море.

Перемирие с Болгарией было заключено и подписано в главной квартире генерала Франше-д'Эспере в горах Македонии 30 сентября. Ген. Мильн при переговорах не присутствовал, но в этот день отдал своим войскам по телеграфу приказ о том, что враждебные действия против болгар прекращаются в полдень. О том, что Болгария обязалась демобилизовать свою армию, открыть порты и железные дороги для войск союзников, он узнал из Лондона только 2 октября. Дороги на север, к Дунаю, и на восток, к Константинополю, были открыты.

С выходом из войны Болгарии в наиболее тяжелое положение попадала Турция. Правда, Австро-Венгрии угрожало наступление на север войск ген. Франше, но австро-венгерская железнодорожная система попрежнему оставалась связанной с германской, и военно-географическое положение Австрии и Германии оставалось без перемен. Турция же в исключительно тяжелый для нее момент оказывалась изолированной от своих союзников. Турецкая армия под натиском войск ген. Алленби в беспорядке отступала; опасность грозила столице Оттоманской империи.

Британский кабинет, отлично понимая, какое влияние имеет поражение Болгарии на обстановку в восточной Европе, счел необходимым, чтобы верховный военный совет при первой же возможности собрался в Париже. Одновременно Адмиралтейство и военное министерство получили приказание немедленно разработать проект перемирия с Турцией.

Первый лорд поспешил указать, что одним из первых условий перемирия должен быть приход соединенной союзной эскадры в Черное море, при чем заявил, что, по его личному мнению, эта эскадра должна быть под командованием английского адмирала, что послужит справедливой оценкой той роли, которую Великобритания сыграла в Дарданелльской кампании, а следовательно, и в поражении Турции.

Английское правительство соглашалось с подобной точкой зрения, но вопрос решался далеко не так просто. Главнокомандующим в Средиземном море являлся французский адмирал,

а старший морской начальник в Эгейском море—тоже француз—был прислан туда по нашей же просьбе.

Однако, раньше, чем в этом направлении могло что-либо выясниться, получились сведения о прибытии на Митилену двух турецких представителей, которые просили доставить их в Афины для переговоров с английским посланником [1]).

Как только эти известия достигли Лондона, Адмиралтейство и военное министерство выслали проект перемирия с Турцией ген. Алленби, ген. Мильну и адм. Кольтхорпу [2]). Находившийся в этот момент в Париже Ллойд-Джордж ознакомил с проектом союзных премьер-министров, и последние его одобрили, но указали на необходимость того, чтобы всем союзникам, а не только Англии, было предоставлено право занимать стратегические пункты на турецкой территории и устанавливать контроль над железными дорогами и телеграфом Оттоманской империи.

В тот же день (7 октября) выяснилось, что прибывшие на Митилену турки являются представителями лишь генерал-губернатора Смирнского вилайета Рахмет-бея, желавшего заручиться содействием союзников для свержения существующего в Турции правительства. Англия, конечно, совершенно не собиралась вести переговоров с генерал-губернатором провинции, к тому же в такой момент, когда, благодаря военным успехам, можно было надеяться притти к соглашению с представителями высшей правительственной власти. Наш посланник в Греции лорд Гренвилль получил приказание поставить в известность прибывших турецких делегатов, что переговоры о перемирии или мире могут вестись только с полномочными представителями правительства Порты.

В тот же день совещание союзных правительств постановило начать наступление Салоникской армии ген. Мильна на восток, в направлении на р. Марицу. Подкрепления ген. Мильну высылались из египетских гарнизонов. Для новой транспортной линии Египет—южная Фракия требовалась миноносная охрана, взять же миноносцы представлялось возможным только из состава отрядов Отрантского заграждения, а, следовательно, приходилось менять в Средиземном море дислокацию наших миноносных сил. Легкий крейсер *Blenheim* и три дивизиона миноносцев получили приказание немедленно перейти на Мальту. Одновременно адм. Кольтхорп получил распоряжение прибыть в Мудрос. Командующего Салоникской армией ген. Мильна больше всего беспокоил вопрос, будет ли его морской коллега английский офицер.

С прибытием на Мудрос адм. Кольтхорпа менялось существующее положение в отношении старшинства местных начальников. Адмиралтейство обратилось к начальнику французского морского генерального штаба адм. де-Бон с просьбой согласиться на вступление в командование союзной эскадрой в Эгейском

---

[1]) Они прибыли в Пирей на крейсере *Liverpool*.
[2]) См. приложение Г (III-а).

море адм. Кольтхорпа с тем, чтобы высшие оперативные указания он получал от адм. Гоше. Адм. де-Бон не мог взять на себя разрешение вопроса и английское предложение подверглось на следующий день обсуждению в Версале. Французы протестовали, и дело перешло на рассмотрение Ллойд-Джорджа и Клемансо, и, когда адм. Кольтхорп 11 октября пришел в Мудрос, вопрос все еще оставался открытым.

С прибытием в Мудрос Кольтхорпа старшинство переходило к нему, но 2 французская эскадра линейных кораблей представляла собою значительно бо́льшую силу, чем все находившиеся там английские отряды, и обстановка получилась достаточно трудная. Адмиралтейство принимало меры для уравнения сил: линейные корабли *Temeraire* и *Superb* находились на пути в Средиземное море, стоявший в ремонте на Мальте линейный корабль *Lord Nelson* получил распоряжение при первой возможности следовать на присоединение к эскадре адм. Кольтхорпа. С прибытием этих подкреплений Кольтхорп переставал быть в ложном положении и смог бы в случае выхода русского черноморского флота принять на себя руководство операциями. Наступление ген. Мильна во Фракию началось и это обстоятельство могло заставить противника выйти.

О том, что черноморский флот находился в состоянии паралича, мы тогда не знали.

1 октября, т. е. через день после свидания адм. Кольтхорпа с адм. Аме, глава турецкого кабинета Талаат-паша подал в отставку и его пост занял Иссет-паша. А неделю спустя (20 октября), на Митилену прибыл ген. Тауншенд вместе с адъютантом нового турецкого морского министра и еще одним английским офицером [1]).

Новый оттоманский кабинет освободил Тауншенда и поручил ему передать английским властям, что Иссет-паша и его коллеги готовы заключить с союзниками сепаратный мир. Как только предложение Иссета стало известно в Лондоне, Кольтхорп получил инструкцию уведомить турецкое правительство о том, что он уполномочен заключить перемирие. Кольтхорп не замедлил выполнить полученное приказание и отправил прибывшего к нему турецкого адъютанта Тевфик-бея на миноносце в Хиос, откуда последний должен был войти через Смирну в телеграфную связь с Константинополем.

Тем временем адм. де-Бон, всегда выказывавший в сношениях с британскими морскими властями лучшие стороны своего характера, согласился, что в случае отправления союзного флота в Дарданеллы во главе его должен стоять британский адмирал.

---

[1]) После сдачи Кут-эль-Амара 19 апреля 1916 года (см. т. IV, стр. 93) ген. Тауншенд был взят турками в плен. Операции канонерских лодок, имевшие место после сдачи Кута, подробно описаны в III и IV томах «Официальной истории Месопотамской кампании». (Official History of the Mesopotamia Campaign), а потому не вошли в настоящий труд.

Он хотел, чтобы адм. Гоше отправился в Салоники для обсуждения ряда вопросов с ген. Франше, но обещал, что в Мудрос Гоше не придет.

Если же Англия вообще считает нежелательным приход французского главнокомандующего в восточную часть Средиземного моря, то он готов отменить посещание адм. Гоше Салоник. К этому времени Кольтхорп получил проект перемирия с турками и соответствующие инструкции из Уайтхолла [1]). Адмиралтейство сообщало, что на принятии турками первых четырех параграфов условий перемирия, касающихся занятия союзниками Босфора и Дарданелл, содействия в вытраливании мин и устранения всех других заграждений в проливах, а также возвращения пленных, он должен особенно настаивать. «Первые четыре параграфа,— говорилось в инструкции,— имеют первенствующее значение и, в случае точного их выполнения, сделают нас настолько хозяевами положения, что желательно как можно скорее добиться от турок согласия на эти параграфы и не настаивать на принятии остальных двадцати, если это связано с риском не получить немедленного согласия на первые четыре». В заключение адм. Кольтхорпу предписывалось никого не приглашать к участию в переговорах, но разрешалось—если адмирал считает нужным— поставить в известность о происходящем адм. Аме. Последнее указание вытекало из первого пункта инструкции главнокомандующему: «Несколько недель тому назад, когда представлялось вероятным, что Турция выступит с предложениями заключить перемирие и начать мирные переговоры, наше правительство вошло в соглашение с Францией и Италией, что каждая из держав Антанты может, в случае обращения Турции, заключить с ней перемирие самостоятельно».

Днем 26 октября в Мудрос пришел с турецкими уполномоченными крейсер *Liverpool*, ожидавший их с западной стороны Митилены в Каллони. Делегацию составляли морской министр Реуф-бей, чиновник министерства иностранных дел Решад-Хикмет-бей и полковник Саадулла-бей. Переход с Митилены в свежую погоду сопровождался сильной качкой, и турки были настолько измучены, что в день прибытия не смогли приступить к переговорам.

Заседание состоялось на следующий день, при чем обсуждение первого параграфа заняло все время. Турки настаивали на различных изменениях, как, например, на том, чтобы разоружение фортов было произведено смешанной комиссией. Адм. Кольтхорп отказался обсуждать какие-либо существенные изменения основных условий, но к вечеру телеграфировал в Лондон, указывая, что переговоры значительно упростятся, если он будет уполномочен обещать, что форты займут только французские и английские войска.

---

[1]) См. приложение Г (III-б).

Адмиралтейство немедленно телеграфировало свое согласие, полученное в Мудросе в ту же ночь.

Затруднения Кольтхорпа на этом не кончились. Французы никогда не предполагали, что их последнее соглашение с нашим правительством приведет к недопущению французского адмирала к участию в переговорах о перемирии, и днем Кольтхорп получил от адм. Аме письмо, в котором последний сообщал о получении им из Парижа приказания принять участие в переговорах и без санкции Парижа не подписывать ничего. Кольтхорп отвечал, что турецкие делегаты уполномочены вести переговоры с представителями Англии, а не со всеми державами Антанты в целом, и указывал на ту задержку в переговорах, которую вызовет утверждение каждого выработанного французским правительством условия. Турки, ознакомившись с письмом адм. Аме, заявили о своем нежелании вести переговоры с кем бы то ни было, кроме правительства Великобритании, но обещали сообщить о заявлении французского адмирала в Константинополь.

Второе заседание состоялось в 3 ч. дня 28 октября. До начала прений адм. Кольтхорп сделал заявление о согласии английского правительства гарантировать, что Дарданелльские форты будут заняты только английскими и французскими войсками. Это заявление и два других, сделанных позже, значительно способствовали успеху переговоров.

Турецкие делегаты без особых споров согласились на параграфы 2,3,4,5,6 и 8, но Реуф-бей настаивал на изменении редакции параграфов 7 и 9 в форме, более приемлемой для населения столицы, находящегося в очень возбужденном состоянии. В результате наш адмирал согласился на следующую редакцию 7 параграфа: «Союзники имеют право занять любой стратегический пункт в случае, если создастся обстановка, угрожающая их безопасности». Параграф 9 тоже был переделан и гласил, что турки гарантируют «пользование всеми ремонтными средствами, находящимися в портах Турции и во всех ее арсеналах». О Константинополе не упоминалось вовсе. Сделанные уступки вполне удовлетворяли турок, но они тем не менее не соглашались подписать условия без одобрения своего правительства. Телеграфное сообщение с турецкой столицей было ненадежно, шло медленно и 29 октября заседание не состоялось.

Телеграмма из Константинополя пришла в ночь с 29 на 30 октября и, когда утром в 9 ч. заседание возобновилось, Реуф-бей заявил о готовности оттоманского правительства сдать форты французским и английским войскам, но просил в виде особой милости оставить в тылу фортов ничтожные турецкие гарнизоны. Кольтхорп обещал ходатайствовать об этом, но он очень встревожился, когда Реуф-бей и Хикмет объявили, что по поводу ряда параграфов они должны снестись с Константинополем. Сношения со столицей не могли не затянуть переговоров, а задержка была крайне нежелательна. Адмирал решил ограничить время пере-

говоров и сообщил турецким делегатам, что он не возражает против их телеграфных переговоров с Константинополем, но что, если они к 9 ч. вечера не подпишут перемирия, то он сочтет это за отказ от дальнейших переговоров.

Турецкие делегаты согласились на большинство остальных условий, но Реуф просил о смягчении параграфов 16 и 24. Адмирал, хотя и потребовал окончания переговоров к вечеру, но сделал это неохотно и совершенно не желал озлоблять турок. Поэтому он удовлетворил просьбу Реуфа и значительно изменил параграфы 16 и 24. Измененный параграф 16 гласил, что из Киликии выводятся все турецкие войска за исключением необходимых для поддержания порядка; в параграфе 24 вовсе не упоминалось о четырех городах Киликии. С разрешением последних спорных вопросов заседание было объявлено закрытым. До 9 ч. вечера оставалось еще много времени и турецкие делегаты не подписывали протокола, ожидая телеграмм из Константинополя. Но никаких новых инструкций не последовало и около 9 часов Реуф-бей заявил Кольтхорпу, что делегация согласна подписать перемирие.

После нового постатейного чтения в 9 ч. 40 м. в. перемирие было подписано [1]). При подписании, кроме турецких делегатов и английского главнокомандующего, присутствовали к.-адм. Кульм-Сеймур, коммодор Бурместер, кап. 2 р. Диккенс и кап. 2 р. Лайнс.

В момент заключения перемирия с турками Австро-Венгрия находилась в состоянии войны с союзниками лишь номинально. Уже неделю, как гремел бой у Витторио-Венето и австрийцы терпели поражение по всему фронту.

Разноплеменное население двуединой монархии рассыпалось столь же быстро, как и армия. Объявили свою независимость чехо-словаки, образовалось национальное собрание Югославии. Истрия и Далмация были охвачены все усиливающимся сепаратистским движением. Австро-венгерский главнокомандующий обратился к ген. Диацу [2]) с просьбой о перемирии и начало переговоров затягивалось только потому, что его условия — одинаковые для Австро-Венгрии и Германии — вырабатывались в Версале.

Но в день подписания перемирия с турками совещание премьеров Антанты утвердило окончательный проект перемирия с Австро-Венгрией. Италии было предоставлено право единолично вести переговоры и провести в жизнь условия перемирия на суше и на море. Требовалось торопиться с подписанием перемирия; времени для этого оставалось мало, австрийское правительство очень быстро сокращалось в своем составе.

31 октября два итальянских офицера произвели совершенно необычайное нападение на гавань Полы. Примененное средство представляло собою торпеду, приводимую в движение обычным

---

[1]) См. Приложение Г (III-в).

[2]) Главнокомандующий итальянской армией. *Ред.*

способом, т. е. сжатым воздухом, но управляемую вручную этими офицерами, одетыми в особые резиновые надувные костюмы. Торпеда предназначалась в данном случае не для взрыва, а для доставки бомб, которые сопровождающие ее люди должны были прикрепить у того корабля, к которому им удастся себя подвести.

Ночь на 31 октября стояла темная и дождливая и итальянцы проникли в гавань никем не замеченные. Насколько они могли судить, ни вахтенной, ни сторожевой службы противник не нес. В полночь они подплыли к дредноуту *Вирибус-Унитис* и прикрепили бомбу к борту. Но работа их все-таки сопровождалась некоторым шумом, вызвавшим тревогу. Итальянцев захватили, а торпеда их пошла дальше самостоятельно и попала в стоящий вблизи пароход, который взорвался и утонул. Итальянские офицеры подверглись допросу и старались убедить австрийцев, что их спустили с аэроплана. Поверили ли этому на неприятельском корабле или нет, осталось невыясненным, но то, что узнали итальянцы, оказалось не менее удивительным, чем их появление на австрийском корабле. Австро-венгерский флот, как таковой, более не существовал и с санкции императора Карла перешел во владение национального собрания Югославии, два дня тому назад объявившего независимость своего государства. Узнав об этом, итальянцы поспешили объяснить истинную причину своего появления в гавани Полы и сообщили о прикрепленной к кораблю бомбе. *Вирибус-Унитис* был оставлен командой и с рассветом взорвался и затонул.

Утром 1 ноября морская радиостанция в Венеции перехватила несколько сообщений из Полы, достаточно ясно обрисовывавших обстановку. Первое радио, адресованное на Мальту на имя всех государств Антанты, говорило следующее: «Третьего-дня весь флот бывшей Австро-венгерской монархии передан в наши руки, мы являемся эмиссарами правительства Югославии, объединяющего Славонию, Кроатию и Сербию. Не взирая на это, вчера утром два офицера королевского итальянского флота проникли в гавань Полы и взорвали *Вирибус-Унитис*. Мы умоляем союзников, наших избавителей, считать нас друзьями и прекратить военные действия». Во втором радио, отправленном вскоре после первого, сообщалось о желании национального собрания Югославии выслать корабль со своими представителями для переговоров с представителями флотов Антанты.

Итальянское морское командование в Венеции назначило местом встречи точку на полупути между Полой и Венецией, сообщив, что его представитель прибудет к указанному месту в 9 ч. у. 2 ноября.

Национальное собрание, очевидно, рассчитывало, что союзники признают факт передачи австро-венгерского флота во владение Югославии, если оно обещает переход его на службу к державам Антанты.

Но итальянские власти уже получили проект условий перемирия, по которым флот австро-венгерской монархии рассматривался как неприятельский. Они не могли не относиться с большой осторожностью к развернувшейся у ворот Италии новой политической обстановке, тем более, что присланный им из Парижа документ давал право не считаться с национальным собранием Югославии и признавать власти в Поле представителями враждебного государства.

Переговоры о перемирии велись исключительно в главной квартире ген. Диаца, при чем выработанные в Париже условия были подписаны 3 ноября почти без всяких изменений.

Военные действия против средиземноморских государств прекратились 4 ноября в 3 ч. дня.

Операции против Германии продолжались еще неделю. Значительное количество германских подводных лодок возвращалось в Северное море из Средиземного, базами которого они не могли больше пользоваться. Британские дозорные отряды попытались в последний раз затруднить противнику возвращение и сделать его максимально опасным. Неприятельским «*U*» приходилось теперь проходить две отдельные опасные зоны: Отрантское заграждение и подвижное заграждение в Гибралтарском проливе. Последнее, находившееся в ведении адм. Гранта, состояло из пяти линий сторожевых судов, с восточной стороны которых постоянно дежурило три судна с привязными аэростатами и две подводных лодки под перископом. 6 ноября состав заграждения усилился прибывшими из Англии пятью траулерами и одиннадцатью американскими катерами «охотниками». Тем не менее до 7 ноября ни одной из возвращавшихся в Германию «*U*» обнаружено не было. В этот день крейсеровавший между Бизертой и Гибралтаром бриг-ловушка видел на сравнительно далеком от себя расстоянии две лодки. На следующий день эскадренный миноносец *Lyra*, находясь у заграждения, безрезультатно атаковал еще одну лодку; в полночь два торпедных катера и канонерская лодка *Privet* уничтожили в проливе *U-34*. Однако, победа все-таки осталась на стороне уходившего домой врага. В последнее дни подводной кампании неприятельские лодки нанесли нам особенно чувствительный удар.

9 ноября в 7 ч. 15 м. старый линейный корабль *Britannia* подходил к Гибралтарскому проливу от W-а под охраной двух миноносцев. Рассвет уже наступил полностью и до западной линии заграждения оставалось не более 3-4 миль, как вдруг с мостика заметили торпеду. В течение последующих 2-3 минут прошли очень близко еще две торпеды. Четвертая торпеда попала в середину корабля, вызвав детонацию значительного количества кордита. Три часа корабль держался наплаву, но затем затонул. *Britannia* явилась последней жертвой из состава английского флота. Корабль погиб в зоне, охранявшейся особенно тщательно,

и притом в такой зоне, которая из всех районов открытого моря должна была представлять гораздо бо́льшую опасность для неприятельских подводных лодок, чем для кораблей союзников. Уничтожение *Britannia* за два дня до заключения перемирия громко говорило за то, что командиры германских лодок остались непобежденными и продолжали действовать столь же смело и решительно, как и раньше, хотя их деятельность на торговых океанских путях, потерпев неудачу, свелась к нулю.

ГЛАВА XII.

Эвакуация Фландрии и перемирие.

Всевозможные предположения и расчеты относительно кампании, которая должна была состояться, но не состоялась, могут служить некоторого рода утешением побежденному, но для историка подобные рассуждения равносильны угадыванию выигрыша после конца лотерей. Тем не менее подводная кампания немцев, намечавшаяся ими на 1919 год, послужила предметом критического разбора нескольких военных писателей. Немцы утверждают, что в 1919 году количество вступающих в строй лодок должно было удвоиться, что успех наших противолодочных мероприятий носил временный характер, что уже через несколько месяцев потери английского судоходства должны были чрезвычайно усилиться. Кроме того, немцы пишут, что Великое Северное Заграждение, потребовавшее грандиозного количества материальных средств, не составило бы серьезного препятствия для выходящих в крейсерство и возвращающихся обратно подводных лодок, так как командиры лодок убедились, что заграждение не представляет собою действительной опасности. Но высказывающие подобные взгляды совершенно забывают некоторые очень важные факторы. Уже осенью 1918 года морское командование союзников не сомневалось, что в наступающем году их противолодочная деятельность во всех отношениях усилится. Американские верфи только-что приступили к постройке особого класса судов — «охотников за подводными лодками», и в течение года громадное количество этих судов должно было вступить в строй. Такое подкрепление не могло не усилить наши дозорные противолодочные отряды и во всяком случае значительно упростить проблему охоты за лодками на прибрежных торговых путях. Быть может, число уничтоженных неприятельских лодок не очень бы возросло, но совершенно очевидно, что всякая оперировавшая в Канале и Ирландском море германская «*U*» оказалась бы вынужденной в продолжение каждого крейсерства значительно больше временами бездействовать, стараясь уйти или укрыться от своих преследователей. Кроме того, остались и мероприятия оборонительного характера.

После длительных обсуждений Адмиралтейство решило применить к прибрежному судоходству систему, разработанную кап. 2 р. Рундль. Пароходы должны были ходить только группами, не

иначе, как под конвоем, и передвигаться от одного охраняемого якорного места до другого лишь по получении соответствующего разрешения, после выяснения, что предстоящий путь чист от подводной опасности. Подобного рода мера уже достаточно себя зарекомендовала и, конечно, очень снизила бы потери в будущем.

Что же касается Северного Заграждения, то мнения относительно его пользы расходились.

Несомненно, что вначале заграждение имело много дефектов, но недостатки американских мин обнаружились сразу, и необходимость их замены выяснилась очень скоро.

Американцы считали Великое Северное Заграждение предприятием, затрагивающим промышленную честь страны, и, конечно, не задумываясь, приняли бы решительные меры для устранения дефектов, после чего немецкий подводный флот непременно понес бы на нем большие потери, т. к. даже в своем первоначальном виде заграждение представляло серьезную опасность.

В сентябре на минах Северного моря погибло пять неприятельских лодок, три лодки погибли от других причин. Адмиралтейство продолжало разработку проектов дальнейших заградительных операций, но непрекращавшиеся успехи на Фландрском фронте дали новое направление операциям на море.

18 сентября британская армия штурмом овладела внешними укреплениями так называемой Гинденбургской линии. Германские генералы поняли опасность положения и, когда, восемь дней спустя, произошел прорыв болгарского фронта, Людендорф посоветовал императору просить о перемирии и сформировать новый кабинет, более отвечающий требованиями парламентского режима. Одновременно началась эвакуация Фландрии.

Адмиралтейство, зная положение на фронте не хуже, чем адмирал Шеер, напряженно следило за обстановкой в Фландрской бухте и заранее приняло соответствующие меры. 30 сентября в 4 ч. у. адм. Тирвит выслал 2 легких крейсера с 5 миноносцами в северную часть Фландрской бухты с приказанием пройти затем к южному плавучему маяку на Доггер-банке по проходу, огражденному буями.

Два часа спустя, он с остальной частью гарвичских сил тоже вышел в море. Дул жесточайший шторм, отряд с трудом выгребал против громадной волны и в 8 ч. 30 м. в. вернулся в гавань, не обнаружив никаких неприятельских кораблей.

На следующий день (1 окт.) предположения Адмиралтейства об оставлении немцами Фландрии подтвердились из различных источников. Поэтому у Haaks рано утром было выставлено заграждение, и Тирвит снова вышел в море. Первый отряд [1]) снялся с якоря в 1 ч. 45 м. дня и занял дозор у банки Schouwen,

---

[1]) *Montrose*, *Radiant*, *Thruster*, *Swallow*, *Tempest* и *Teazer*.

второй [1]) в 9 ч. в. и прошел к Texel. Впоследствии выяснилось, что значительные силы немцев вышли из Зеебрюгге в ночь на 1 октября. Каким образом им удалось пройти незамеченными в то время, осталось невыясненным [2]).

Успехи союзников на фронте продолжались беспрерывно. 1 октября французы вернули С. Кантен, а, два дня спустя, немцы начали отступление по всей линии между Лансом и Арментьером. В эти критические дни получил приглашение занять пост имперского канцлера принц Макс Баденский.

5 октября новый канцлер заявил в рейхстаге, что он обратился к президенту Соединенных Штатов с просьбой «немедленно заключить перемирие на суше, на море и в воздухе».

Обращение главы германского правительства носило чрезвычайно продуманный характер и ни в чем не обнаруживало тех сомнений, которые испытывал канцлер, телеграфируя президенту Вильсону.

Союзные премьер-министры еще до официального вручения им ноты принца Баденского собрались 6 октября на заседании в министерстве иностранных дел в Париже для обсуждения речи германского канцлера в рейхстаге, напечатанной в утренних газетах. Заседание продолжилось на следующий день, при чем Ллойд-Джордж откровенно заявил, что предпринятый немцами шаг его чрезвычайно встревожил. Настроение войск на фронте заставляло думать, что после перемирия заставить их вновь взяться за оружие будет немыслимо. Таким образом, было чрезвычайно важно, чтобы союзники предварительно сговорились между собою относительно основных условий перемирия и настаивали бы на них в случае, если бы Вильсон пожелал их смягчить.

Премьеры согласились с мнением главы английского кабинета, и военные и морские представители Антанты в Версале получили приказание разработать проект перемирия с Германией и Австро-Венгрией на основе следующих восьми условий:

1) очищение неприятелем всех занятых территорий во Франции, Бельгии и Италии. Очищение Люксембурга;
2) отход германских войск за Рейн;
3) очищение Эльзас-Лотарингии без занятия ее союзниками;
4) то же самое в отношении Трентино и Истрии;
5) очищение Сербии и Черногории;
6) очищение Кавказа;
7) принятие немедленных мер для очищения территорий, принадлежавших до войны России и Румынии;
8) немедленное прекращение подводной войны и продолжение блокады Германии.

---

[1]) Легкие крейсера *Canterbury* и *Dragon* с 5 эск. миноносцами.

[2]) Из Зеебрюгге ускользнуло 28 миноносцев. Большинство прошло под берегом Голландии, пользуясь территориальными водами. Пять миноносцев, стоявших в ремонте, немцы взорвали. Подводные лодки ушли раньше.

Эти руководящие условия достаточно ясно рисовали картину перемирия на сухом пути, но за исключением одного пункта совершенно не касались перемирия на море. На следующий день были составлены два проекта перемирия: один маршалом Фошем, другой морскими экспертами союзников, заседавшими в Версале. Об условиях перемирия на море говорилось только во втором проекте. Версальская комиссия рекомендовала потребовать от Германии ухода всего ее надводного флота до конца перемирия в порты по указаниям Антанты. Это же требование распространялось и на германские воздушные силы. Подводная кампания против торговли должна прекратиться немедленно, а 60 неприятельских лодок — прибыть в порты союзников для сдачи, блокада же Германии — продолжаться. Союзные премьеры не утвердили проекта, но и не вернули его обратно для переработки.

Ответ президента Вильсона Максу Баденскому был опубликован 8 октября. Вильсон ставил в известность германского канцлера, что до принятия каких бы то ни было шагов по вопросу перемирия он должен знать, готово ли германское правительство принять условия, изложенные в послании президента к конгрессу в такой мере, что остается лишь обсудить детали практического их осуществления. При этом президент писал о невозможности начать переговоры о перемирии, пока германские войска занимают территорию государств Антанты, указывая, что об искренности намерений Германии в значительной степени можно будет судить по ее готовности очистить захваченные земли. В заключение Вильсон спрашивал: «говорит ли имперский канцлер от имени тех властей германской империи, которые до сих пор вели войну?»

Нота президента Америки подверглась обсуждению союзных премьеров на заседании в Париже днем 9 октября. Британский премьер заявил, что, по его мнению, немцы просто-напросто маневрируют, чтобы поставить союзников в чрезвычайно трудное положение. Германия ищет перемирия, т. к. ее армия разбита и она пытается избегнуть последствий поражения, симулируя свое согласие на Вильсоновские условия и заставляя союзников сообщить американскому правительству о неприемлемости для них этих условий. При этом Ллойд-Джордж твердо стоял на одном: Великобритания ни в каком случае не может вперед согласиться на то, чтобы четырнадцать условий Вильсона легли бы в основу всех будущих переговоров о мире.

Французский и итальянский премьеры не вполне разделяли опасения своего английского коллеги, но разница между требованиями Вильсона об очищении захваченных территорий и требованиями Фоша об отходе германских войск за Рейн была велика, и все премьеры сходились на необходимости возможно скорее поставить в известность американского президента о взглядах и намерениях союзников.

Поэтому Вильсону были отправлены телеграммы, в которых указывалось, что очищение занятых областей не является достаточной гарантией для заключения перемирия или мира, могущего удовлетворить союзников. Сообщение заканчивалось просьбой при первой же возможности отправить в Европу своего представителя.

Пока в Париже шло обсуждение ноты Вильсона, новое германское правительство после трехдневных жарких споров отправило 12 октября совместно с Австро-Венгрией ответ американскому президенту. Правительства центральных держав соглашались на требование об очищении занятых территорий и предлагали назначить для этой цели смешанную комиссию из представителей обеих сторон. Относительно нового германского правительства говорилось, что оно сформировано после совещания с рейхстатом и что канцлер писал от имени германского правительства и народа.

Тем временем Ллойд-Джордж возвратился в Лондон и доложил о результатах парижских совещаний военному кабинету.

Повторив все опасения, высказанные им на континенте, он подробно остановился на неопределенных четырнадцати пунктах ноты Вильсона. Пунктам, касавшимся Эльзас-Лотарингии, Австрии и свободы морей, можно было дать любое толкование. Германское правительство имело все возможности использовать красноречие Вильсона в качестве крайне выгодного базиса для переговоров. Согласившись с американским президентом, союзники легко смогут оказаться вынужденным пожертвовать своими наиболее важными интересами, связанными с целями войны. Мнение большинства членов военного кабинета сводилось к необходимости выработать условия перемирия, по возможности не отличающиеся от окончательных мирных условий. Присутствовавший на совещании кабинета первый морской лорд предупредил членов кабинета, что подобное решение затрагивает чрезвычайно важный вопрос морской политики. Обычное перемирие приведет лишь к прекращению военных действий на всех морских театрах; но такое перемирие, которое почти не будет отличаться от окончательного мира, заставляет смотреть на германский флот не только как на боевую силу, но и как на орудие высшей политики.

Ответ Германии на ноту Вильсона появился в английских газетах в воскресенье 13 октября, и Ллойд-Джордж немедленно собрал у себя на квартире совещание из представителей Адмиралтейства и военного министерства для подробного его обсуждения. Совещание признало необходимым спешно послать американскому президенту телеграмму с предупреждением, что, если условия перемирия не поставят Германию перед невозможностью возобновить военные действия на суше и на море, то интересы союзников жестоко пострадают.

На следующий день военный кабинет вновь собрался для продолжения обсуждения ответа Германии и решил, что пока никаких шагов предпринимать не следует. Вильсон не сделал никаких предложений союзным правительствам и, заявив немцам о невозможности обсуждать условия перемирия до очищения захваченных территорий, он не сказал этим, что указанные требования являются единственными и достаточными.

Заявления президента сводилась лишь к обещанию посоветоваться с союзниками в случае согласия Германии вывести свои войска из занятых областей.

Второй ответ Вильсона Германии был опубликован в Лондоне 15 октября. Предупреждения, полученные из Парижа и Лондона, сделали свое дело. Вильсон говорил в твердых и решительных тонах. «Вопрос эвакуации занятых территорий и разработка условий перемирия,—говорилось в ноте,—подлежат компетенции военных представителей союзных правительств и правительства США, но во всяком случае единственно приемлемыми являются только те, которые могут в достаточной степени гарантировать сохранение существующего в данный момент военного превосходства союзных армий». Далее указывалось на невозможность притти к какому-либо соглашению относительно перемирия, пока германские подводные лодки не перестанут топить пассажирские пароходы и даже те шлюпки, на которых пассажиры пытаются спастись, и пока германские войска не прекратят грабежей и погромов, вызывающих всеобщее негодование и ужас. Заканчивая ноту, президент высказывался отрицательно об автократическом образе правления и указывал, что на ход предстоящих мирных переговоров окажут значительное влияние те гарантии, которые германский народ сможет дать в том, что он, действительно, реформировал систему своей государственной власти.

Нота рассеяла опасения английского правительства, но в Германии произвела большое смущение. Германский кабинет приступил к ее обсуждению 16 октября, ответ же последовал только 19 октября. Три дня министры совещались с руководителями армии и флота, которые теперь снова стали настаивать на необходимости дальнейшей борьбы. Ответная нота была составлена только тогда, когда принц Баденский решил не считаться с советами генералов и адмиралов и действовать по собственному разумению. Германское правительство сообщало о своем желании продолжать переговоры и давало обещание прекратить нападения лодок на пассажирские пароходы, т. е. соглашалось на то, против чего так энергично протестовал адм. Шеер во время последних трехдневных споров.

Как только Шеер узнал о невозможности изменить решение правительства и о том, что нота американскому президенту, которую он считал неприемлемой, будет отправлена, он отозвал (21 октября) все находящиеся в море подводные лодки и при-

казал адм. Хипперу выйти с главными силами в море для операции в устье Темзы. 22 октября нота была отправлена.

Об операции, порученной Хипперу, известно очень мало. Но ее успех несомненно зависел от возможности скрыть от противника первоначальные передвижения своих эскадр и отрядов. Однако, Адмиралтейство получило соответствующие сведения, возбудившие его подозрения сравнительно рано, и сразу приняло меры предосторожности.

22 и 23 октября стали поступать сведения о сосредоточении в очень большом количестве неприятельских лодок против Ферт-оф-Форта. Одновременно прекратились всякие нападения на судоходство. Днем 23 октября главнокомандующему было послано предупреждение о том, что обстановка в Северном море начинает принимать необычный характер и что из Плимута, Дувра и Буикрана высылаются миноносцы для усиления минных флотилий Гранд-Флита.

Вильсон сразу ответил на германскую ноту, и уже 24 октября его ответ подвергся тщательному изучению британского кабинета. Президент сообщал, что вследствие последних заверений, сделанных германским правительством, он не считает себя больше в праве уклоняться от обсуждения с державами Антанты условий перемирия. В то же время он вынужден вновь подтвердить, что сможет согласиться лишь на такие условия перемирия, которые сделают невозможным возобновление Германией военных действий и «обеспечат правительствам Антанты и США неограниченные возможности в деле сохранения того мира, на который согласилась Германия». В заключение Вильсон фактически приглашал германский народ лишить императора престола; в ноте указывалось, что если американское правительство окажется вынужденным иметь дело с представителями монархической и военной Германии, то оно будет вынуждено говорить не об условиях мира, а требовать сдачи на милость победителя.

Великобританское правительство считало заключительную часть ноты президента, касающуюся государственного устройства Германии, совершенно неуместной и отнюдь не собиралось связывать условия мира с внутренними делами Германии. Но Вильсон выступил со своим ответом самостоятельно, и члены нашего правительства не находили возможным высказывать в данном случае свое неодобрение. Президент США в вопросах, непосредственно нас затрагивавших, пошел навстречу всем нашим желаниям и соглашался на разработку условий перемирия военными и морскими экспертами союзников. Мы не могли требовать бо́льшего, к тому же все данные говорили за то, что немцы будут вынуждены принять любые условия. Союз центральных держав быстро таял: Болгария сложила оружие, Турция просила о перемирии, Австро-Венгрия находилась в таком состоянии, что Фош уже обсуждал проект наступления на Германию через Австрию. На западе немецкое отступление продолжалось без

перерыва. Фландрское побережье окончательно очистилось от неприятеля. Брюгге, Куртре, Турне и другие пункты перешли в наши руки.

Последняя американская нота, в которой, если не прямо, то косвенно выставлялось требование отречения кайзера, была получена в Германии в чрезвычайно острый момент исключительно трудного времени. Канцлер лежал тяжело больной гриппом и не был в состоянии присутствовать на совещаниях и заседаниях, посвященных обсуждению ноты; гражданские министры находились в открытом конфликте с Людендорфом, вести с фронта не могли быть хуже [1]). Несмотря на все затруднения, германский кабинет составил ответ, отличавшийся простотой и большим достоинством. «Президент осведомлен,—говорилось в германской ноте,—о последних крупных переменах в конституции страны. Переговоры о мире ведутся правительством, пользующимся общественным доверием, и все распоряжения исходят от него. Военная власть подчинена правительству. Германия вновь просит о перемирии, за которым должен последовать справедливый мир, обрисованный президентом в сделанных им сообщениях».

К этому времени Адмиралтейство уже не сомневалось, что Флот Открытого моря готовится к выходу, т. к. обстановка в Северном море почти ничем не отличалась от той, которая предшествовала Ютландскому бою. Радиопеленгаторные станции сообщали, что не менее шести неприятельских лодок сосредоточено к Ost-у от Ферт-оф-Форта и что вторая группа лодок держится на прибрежном торговом пути к S-у от них. В полночь 28 октября Адмиралтейство подробно телеграфировало главнокомандующему свое мнение о положении дел, сообщая, что немцы, повидимому, желают вызвать выход Гранд-Флита и ожидают его движения на юг. Однако, Адмиралтейство считало, что противник выйдет не ранее следующего дня. Оценка обстановки, сделанная в Уайтхолле, отличалась удивительной точностью. Адмирал Хиппер, действительно, намеревался попытаться увлечь Гранд-Флит к S-у и намечал приступить к началу операции поздно вечером следующего дня.

Адмиралтейство ошибалось лишь в одном. Оно считало, что немцы не рискнут на эскадренный бой до окончания переговоров о перемирии. Фактически же дело обстояло совершенно иначе. Шеер и Хиппер напрягали всю свою энергию, чтобы вызвать эскадренный бой до окончания переговоров. Они подготовляли удар, сходный по своей цели с нападением голландцев на Медвей, имевший столь значительное влияние на ход переговоров в Бреда в конце второй англо-голландской войны.

Но неприятельский флот так и не вышел в море, и отчаянная попытка не состоялась. Скрытое брожение среди германских матросов не прекращалось. Команды исправно исполняли все

[1]) Людендорф оставил свой пост 27 октября, его заменил ген. Гренер.

свои служебные обязанности при приготовлении флота к походу, но значительная часть их догадывалась об истине и решила воспрепятствовать намерениям своих начальников. Поздно вечером 29 октября было приказано начать разводить пары, но команда отказалась выполнить приказание. На многих кораблях кочегары загасили топки. Как только это стало известно Хипперу, он немедленно отправил 1-ую эскадру линейных кораблей в Эльбу, 3-ью—в Балтийское море, а 4-ую—в Яде. Возвращению в гавань команды не противились. Возмущение не носило массового характера и порядок был восстановлен. Сотни матросов подверглись аресту и списанию на берег.

Прошло несколько дней раньше, чем Адмиралтейство убедилось, что предполагаемый выход германского флота не состоится. Тем временем разработка условий перемирия на море продолжалась.

28 октября в Париже, под председательством французского морского министра Лейга, состоялось заседание морского совета держав Антанты. Совету был представлен проект перемирия, разработанный Адмиралтейством, с замечаниями к нему французского морского генерального штаба. Наиболее важные пункты нашего проекта касались германского линейного флота и подводных лодок. Адмиралтейство требовало, чтобы флагманский корабль неприятельского флота *Баден*, 10 дредноутов из состава 3 и 4 эскадр, 6 линейных крейсеров, 8 легких крейсеров, 50 эскадренных миноносцев и все подводные лодки были переданы союзникам в их портах или базах. Французы соглашались относительно подводных лодок, но считали, что из числа надводных кораблей только некоторая часть, которая будет указана впоследствии, подлежит сдаче союзникам. Весь же надводный флот немцев должен целиком перейти в базы, указанные союзниками, лишь на время перемирия. Английские делегаты не предполагали соглашаться с подобной точкой зрения. В отношении сдачи подводных лодок, равно как и в вопросах продолжения блокады и прохода союзных флотов в Балтийское море совет проявил полное единодушие.

Измененный проект перемирия был готов на следующий день, но раньше, чем совет смог приступить к его обсуждению, ему пришлось разрешать новое затруднение совершенно неожиданного характера. В главной квартире главнокомандующего союзными армиями тоже разработали проект перемирия на море, и маршал Фош представил его на усмотрение собравшихся в Париже премьеров. Проект Фоша в весьма существенных деталях отличался от проекта, разработанного моряками. Должны ли были премьеры обсуждать оба проекта и выбирать между ними или же руководствоваться исключительно указаниями высшего морского совета? Лейг и начальник морского генерального штаба адм. де-Бон были чрезвычайно поражены подобным вмешательством в дела, подлежащие их компетенции, и взяли на себя задачу

сделать французскому премьеру самые настойчивые представления о необходимости считаться исключительно только с мнением Морского Совета. Проект, разработанный советом, обнимал собою 13 пунктов[1]). С целью смягчить пункт, касавшийся сдачи германских линейных кораблей, было решено не включать флагманский корабль неприятельского флота в число кораблей, подлежащих сдаче союзникам. Препровождая свой проект на усмотрение премьеров, совет приложил к нему подробную объяснительную записку. В записке указывалось, что условия перемирия разрабатывались в предположении, что противник находится в полном расстройстве; если же его сопротивляемость больше, чем предполагалось, то условия подлежат пересмотру.

К этому времени для участия в заседаниях премьеров в Париж прибыл представитель президента Вильсона, полковник Хуз.

Союзники уже пришли к соглашению о невозможности безоговорочно принять 14 пунктов Вильсона, и было чрезвычайно важно выяснить, как американское правительство примет отказ держав Антанты вести с Германией переговоры на основе условий, объявленных президентом Соединенных Штатов. Задача поставить об этом в известность представителя Америки выпала на долю Ллойд-Джорджа, который считал, что длительное дипломатическое словопрение в данном случае пользы делу не принесет. Глава британского кабинета высказал свои возражения против 14 пунктов Вильсона чрезвычайно резко. С союзниками не советовались относительно мирных условий, объявленных ex cathedra, иначе говоря—непререкаемо, и эти условия для союзников неприемлемы. Пункт, касающийся морской политики, никакое английское правительство никогда не примет. Даже в случае, если британский премьер-министр поставит свою подпись под этим пунктом, разве английский народ согласится когда-нибудь отдать то оружие, которое сломило Германию? Первоначальный ответ Хуза произвел ошеломляющее впечатление. Он сухо заявил, что германское и австро-венгерское правительства обратились к Соединенным Штатам с просьбой о перемирии и, если условия, которые требуют другие державы, окажутся неприемлемыми для президента американской республики, то правительству США не останется другого выхода, как заключить сепаратное перемирие, а, возможно, и сепаратный мир. Однако, он тотчас же добавил, что нет нужды обсуждать эти «отдаленные возможности» («remote possibilities») и что по обстоятельствам момента будет достаточно, если союзные премьеры составят список своих возражений против предложений президента и поставят его об них в известность.

В дальнейшем пришли к заключению, что несогласие союзников с 14 пунктами не должно влиять на подготовку к пере-

---

1) См. Приложение Д.

мирию. Ближайшая задача, стоявшая перед премьерами, заключалась в подписании перемирия с Австрией. Австрийские парламентеры уже прибыли в главную квартиру итальянского главнокомандующего ген. Диаца.

Верховный Военный Совет, установив начало перемирия с австрийцами 31 октября, приступил к обсуждению условий перемирия с Германией.

Союзные премьеры не дали ответа на объяснительную записку Морского Совета, в которой адмиралы указывали, что их проект базируется на предположении о полной неспособности Германии оказывать дальнейшее сопротивление, но согласиться с выработанными условиями они отказались. Проект рассматривался на заседании 1 ноября в 11 ч. утра в доме, который занимал Хуз. Докладчиком был первый лорд Адмиралтейства сэр Эрик Геддс. Фош, проект которого о перемирии на море не получил одобрения, тоже присутствовал на заседании и сразу же выступил с решительным протестом против проекта Морского Совета. Союзникам нанесли действительный вред только германские подводные лодки, а потому Фош считал, что они одни и подлежат сдаче. По его мнению, представлялось совершенно достаточным отправить германский линейный флот в Балтийское море и занять Гельголанд и Куксгафен. Немцы откажутся подписать разработанные моряками условия перемирия и нельзя, говорил Фош, заставлять армию снова воевать, чтобы принудить их к этому. Геддс немедленно отвечал Фошу, сказав, что если германский Флот Открытого моря не «беспокоил» маршала («that Marshal Foch had not been bothered»), то только потому, что Гранд-Флит держал этот флот запертым четыре года в Северном море; отправка же его теперь через Кильский канал в Балтику закроет туда вход союзным флотам. В случае принятия предложения главнокомандующего, английский и германский флоты окажутся в положении двух армий, полностью вооруженных и снабженных, занимающих друг против друга укрепленные позиции.

Премьеры не желали поддерживать взгляды Фоша, противоречившие мнению морских экспертов, но они были единодушны в том, что выработанные условия слишком суровы. Настаивать на сдаче неприятельского линейного флота они считали невозможным и дальше требования интернирования итти не хотели. Для обсуждения тех замечаний, которым подвергся его проект, Союзный Морской Совет собрался днем 1 ноября на заседание в морском министерстве. Адмиралы считали чрезвычайно опасным смягчать условия. Им было дано указание, что условия перемирия по возможности не должны отличаться от мирных условий, а раз это так и раз считается аксиомой, что германский военный флот после заключения мира должен перестать существовать, почему следует смягчать условия?

Интернированный флот всегда останется для немцев козырем при спорах за столом мирной конференции, и они непременно постараются его вернуть посредством разных политических уступок. Представитель Соединенных Штатов адм. Бенсон смотрел на дело иначе. Он не считал, что условия перемирия должны перекрывать мирные условия. По его мнению, цель перемирия сводилась лишь к тому, чтобы лишить немцев возможности нарушить подписанные условия, пока не кончатся мирные переговоры. Кроме того, он не видел возможности для немцев получить обратно свой интернированный линейный флот, так как в будущих мирных условиях несомненно будет ясно указано, что Германия лишается всех кораблей, упомянутых в условиях перемирия, независимо от того, были ли они сданы союзникам или интернированы. Сойти со своей точки зрения адм. Бенсон отказался и в конце-концов Совет возвратил совещанию премьеров условия перемирия неизмененными. К ним были приложены две записки: одна от имени большинства членов с ходатайством не противиться сдаче неприятельского линейного флота, а вторая — адм. Бенсона с указанием на возможность ограничиться его интернированием.

Союзным премьерам пришлось, однако, отложить обсуждение деталей перемирия. На очереди встал более важный вопрос: 3 ноября Хуз представил им телеграмму Вильсона, в которой президент отвечал союзникам по поводу пункта 2 своих 14 условий. Он не отказывал в справедливости некоторых британских требований и соглашался с необходимостью изменить закон, регулирующий вопросы блокады, но настаивал на сохранении в силе пунктов 1, 2, 3 и 14, считая их чисто «американскими», и сообщал, что он от них не отступится. Пункт 2 гласил: «Абсолютная свобода судоходства по всем морям вне территориальных вод как в мирное, так и в военное время за исключением тех водных районов, которые будут закрыты полностью или частично международными актами для проведения в жизнь международных соглашений».

Хуз спросил премьеров, согласны ли они признать принцип свободы морей? Ллойд-Джордж, не задумываясь, ответил отрицательно и пояснил, что, если б он признал этот принцип, то уже через неделю лишился бы своего поста. Затем последовал ряд предложений и поправок по различным пунктам со стороны бельгийского и итальянского премьеров. Хуз отлично понял нежелательность получения президентом в такой момент формальных возражений и вопрос разрешился обменом нот между ним и главой английского правительства, при чем последний от имени Великобритании соглашался обсудить вопрос свободы морей в свете тех новых условий, которые родились в течение настоящей войны.

Премьеры получили возможность заняться обсуждением проекта перемирия на море, составленного союзными адмиралами,

но рассмотрели они его детально лишь 4 ноября. Было решено отвергнуть проект. Ллойд-Джордж, опасаясь возможности приостановки переговоров о перемирии, находил нежелательным требовать сдачи германского линейного флота, считая достаточным его интернирование. Фош сделал последнюю попытку покончить с проектом Морского Совета и убедить принять его собственный, но глава английского кабинета заявил, что нельзя не считаться с мнением морских экспертов; остальные премьеры его поддержали. В результате Морской Совет получил директиву переработать условия перемирия и требовать не сдачу, а интернирование главнейших боевых единиц германского надводного флота [1]).

Принятое решение избавило наших врагов от унижения, которое многих из них привело бы в отчаяние. Смогли бы они отказаться выполнить требования сдачи или нет, это другой вопрос, но сопротивление могло бы последовать только со стороны германского флота. По признанию Людендорфа, германская армия под натиском наших войск была способна лишь к отступлению. Однако, к описываемому моменту и флот тоже потерял всякую боеспособность. Пламя возмущения, вспыхнувшее 29 октября, не потухло, а продолжало тлеть. Теперь возмущение вновь вспыхнуло и разгоралось ярким пламенем все сильнее и сильнее. В Киле и на Эльбе произошли серьезные беспорядки, команды вовсе перестали считаться с требованиями воинской дисциплины. В Киле возмущение быстро принимало революционные формы.

Морской Совет переработал проект перемирия и представил его на усмотрение верховного совета днем 4 ноября. Новый проект предусматривал взамен сдачи германского надводного флота его интернирование в нейтральном порту. В последнюю минуту верховный совет внес изменения в условия перемирия. О них было упомянуто как бы вскользь, но они имели чрезвычайно важные последствия.

Вручая Верховному Военному Совету разработанные им условия перемирия, морские эксперты совершенно не скрывали, что они далеко не все разделяют мнение премьеров. Клемансо, не подымая вопроса об изменении принятого им и его коллегами решения, указал на трудность интернирования германского линейного флота в нейтральном порту. «Какие нормы или обычаи международного права разрешают союзникам,—спрашивал он,—держать неприятельский флот в нейтральном порту под своим собственным надзором? Что сделают союзники, если ни одно из нейтральных европейских государств не согласится принять германский флот?» Адм. де-Бон не замедлил добавить, что он не представляет себе процедуры прину-

---

[1]) См. Приложение Г-I.

ждения противника интернироваться в нейтральном порту и просил совет требовать сдачи германского флота. Премьеры не считали себя в праве пойти на это и в конце-концов приняли компромиссное решение: надводный флот немцев должен быть интернирован, и, в случае невозможности найти подходящие нейтральные порты, интернирование следует произвести в одном из портов союзников. Итак, условия перемирия были разработаны детально. Оставалось лишь решить, каким путем эти условия должны быть сообщены противнику [1]). Германское правительство все время сносилось с союзниками не иначе, как через президента США, и он, конечно, и являлся тем лицом, которое должно было объявить Берлину о согласии союзников принять германских представителей. Но чтобы у Вашингтонского кабинета не могло быть никаких сомнений в том, что союзники твердо стоят на своем решении относительно неприемлемости для них некоторых пунктов четырнадцати условий Вильсона, они вместе с текстом перемирия телеграфировали свои пояснения. Извещая о готовности заключить с Германией мир на условиях, изложенных в послании президента Конгрессу от 8 января 1918 года, союзники сообщали, что пункт 2 этих условий, касающийся доктрины, известной под названием «свобода морей», может пониматься различно и некоторые его толкования являются для них неприемлемыми. Поэтому союзники оставляют за собою право приступить к переговорам о мире, не связывая себя никакими предварительными обещаниями в этом важном вопросе. Заявление президента об очищении и восстановлении захваченных и разрушенных областей понимается союзниками в том смысле, что Германия обязуется возместить все протори и убытки, нанесенные гражданскому населению ее сухопутными, морскими и воздушными силами.

Вручение германским делегатам условий перемирия было возложено на маршала Фоша и адмирала Веймисса; в вопросах технических деталей им предоставлялось право действовать вполне самостоятельно.

К этому времени в Германии поняли всю бесполезность дальнейшего сопротивления и необходимость согласиться на любые условия. Когда в Берлине был получен окончательный ответ Вильсона, назначение Эрцбергера в качестве главы германской делегации уже состоялось. Кроме Эрцбергера, в состав делегации входили: генерал фон-Винтерфельдт — бывший военный агент во Франции, капитан 1 ранга Ванцелов и граф Оберндорф. Никаких инструкций Эрцбергер не получил, ему предоставлялась полная свобода действий.

---

[1]) Условия перемирия предусматривали сдачу на милость победителя всех германских сил, действовавших в Восточной Африке. За последние три года войны главнейшие операции на этом театре носили исключительно сухопутный характер.

Рано утром 7 ноября с Эйфелевой башни было сделано радио штаба главнокомандующего с сообщением, что если германские уполномоченные желают видеть маршала Фоша, то они должны прибыть к передовым постам французского расположения по дороге, проходящей через Шиме, Фурми ле-Шапель и Гиз.

Эрцбергер и его коллеги прибыли к указанному пункту на автомобилях около 10 часов вечера в тот же день. Остальную часть пути они проделали сначала во французских автомобилях, а затем в присланном за ними салон-вагоне. 8 ноября в 7 ч. у. их поезд подошел к опушке Компиенского леса—месту, избранному Фошем для встречи с германскими уполномоченными, и немцы увидели стоящий поблизости второй такой же салон-вагон, как и тот, в котором они приехали [1]).

Не задерживаясь, германские уполномоченные прошли в вагон Фоша и просили быть принятыми главнокомандующим. Взаимные представления и проверка полномочий заняли минимальное время, после чего Фош заявил немцам, что не имеет сделать никаких предложений, и просил ген. Вейганда прочесть условия перемирия. Условия читались пункт за пунктом и тотчас же устно переводились. Эрцбергер не мог, конечно, согласиться на подобные «сокрушительные» («crushing») условия, не сообщив об них правительству, и немедленно отправил одного из сопровождавших его офицеров в Берлин с копией их.

Пока германские делегаты ждали получения окончательных инструкций своего правительства, революционное движение в Германии быстро разросталось. 9 ноября лидеры социалистической партии произвели своего рода coup d'état и убрали с поста премьера принца Баденского. В этот же день император отрекся от престола и бежал. На улицах Берлина произошли кровавые беспорядки. В полночь Эрцбергер узнал об этом со слов одного из французских офицеров. Ответ из Германии от нового главы правительства Эберта с приказанием подписать перемирие был получен лишь к вечеру 10 ноября.

Последнее заседание открылось 11 ноября в 2 ч. 45 м. у. и продолжалось три часа. Эрцбергер энергично, в самых страстных выражениях протестовал против продолжения блокады, но несколько успокоился, узнав, что державы Антанты, вероятно, разрешат германскому правительству приобрести продовольствие для гражданского населения. Подписание перемирия состоялось еще до рассвета. Сообщение о подписании перемирия не могло попасть в утренние столичные газеты, но весть об этом распространилась с быстротою молнии. Не успели еще замолкнуть пушки на западном фронте, как население Лондона и Парижа уже праздновало конец войны.

---

[1]) Английская делегация состояла из адм. Веймисса, адм. Джорджа Хоупа и кап. 1 р. Мариотта. Маршал Фош, ген. Вейганд и два офицера генерального штаба составляли французскую делегацию.

Перемирие на море.

Как только перемирие было подписано, Фош и Веймисс немедленно выехали в Париж, куда и прибыли в 10 ч. утра. В морском министерстве состоялось экстренное заседание Морского Совета для выслушивания доклада главы нашей делегации. Адм. Веймисс сообщил, что перемирие подписано почти без изменения, и рекомендовал интернировать германские линейные корабли, крейсера и миноносцы в Скапа-Флоу. Этот рейд, по мнению Веймисса, являлся наилучшим местом заключения («best place of custody») для германского флота впредь до решения его судьбы мирной конференцией. Интернирование германских кораблей в нейтральном порту связано со слишком большими затруднениями. Союзники окажутся вынужденным потребовать от нейтрального правительства содержания германской эскадры под строгим надзором, а, следовательно, контролировать этот надзор, т. е. установить контроль над контролем. Требование надзора будет принято нейтральным правительством очень неохотно и вряд ли будет точно выполняться. Совет согласился с доводами адм. Веймисса и задачу по выполнению пунктов перемирия, касавшихся сдачи и интернирования германского флота, возложил на адм. Битти. Наблюдение за выполнением остальных условий возлагалось на межсоюзную комиссию.

Перед адмиралами Антанты встал вопрос: кто же управляет германским флотом и каковы состав и характер органов управления? В этом направлении Адмиралтейство никакими сведениями не располагало. В Берлине имелось правительство, во главе его стоял Эберт, но в различных частях Германии существовали и другие правительства, о которых мы знали очень мало.

В Уайтхолле поэтому решили обратиться к тем чинам германского флота, которые раньше входили в состав высшего морского командования и быть наготове действовать в соответствии с полученными сведениями. Если офицеры, которые получат телеграмму Адмиралтейства, лишены власти, они тем не менее, вероятно, смогут помочь английскому командованию связаться с лицами, распоряжающимися германским флотом de facto. Если же германские адмиралы еще сохранили некоторую власть, то наше обращение к ним как к законным представителям германского флота, вероятно, послужит к укреплению их авторитета. В виду этих соображений главнокомандующий Гранд-Флитом получил приказание обратиться к адм. Хипперу с предложением выслать в Розайт кого-либо из германских флагманов для выяснения всех вопросов, связанных с выполнением условий перемирия на море. В полдень 13 ноября адм. Битти получил радио, что полномочным представителем германского флота назначен адм. Мейрер, который прибудет в Розайт на крейсере *Кенигсберг*. Адм. Мейрер и состоявшие при нем офицеры были приняты на флагманском корабле адм. Битти *Queen Elizabeth* между 7 и 8 часами вечера 15 ноября.

Заседание открылось в 7 ч. 48 м. в. [1]). По проверке полномочий германскому адмиралу был вручен лист, на котором с левой стороны был напечатан перечень условий перемирия, а с правой—распоряжения, которыми он должен был руководствоваться, или же оставлено место для его ответов. Перемирие предусматривало сдачу всех германских подводных лодок и интернирование определенного числа надводных кораблей. Под каждым из главных пунктов перемирия приводился перечень требовавшихся от немцев предварительных распоряжений. Но главнокомандующему надо было знать, сколько подводных лодок было готово для сдачи немедленно, какова в данный момент дислокация германского флота и сколько потребуется времени для того, чтобы собрать корабли, упомянутые в пункте 23. Адм. Мейрер указал на невозможность сразу ответить на все поставленные вопросы, но обещал тотчас же сделать телеграфный запрос в Германию. Перед закрытием заседания Мейрер в кратких словах обрисовал положение в Германии. «Все прежние государственные учреждения,—сказал он,—«заменены демократическими комитетами или же Советами Рабочих и Солдатских Депутатов», и Мейрер просил, пока будут выполняться условия перемирия, не забывать о том тяжелом положении, в котором находится его страна. Адм. Битти отвечал, что, если какой-либо из кораблей, поименованных в пункте 23, не может вследствие неурядицы в германских военных портах выйти в море, то он не возражает против замены его другим кораблем. Вместо не вступившего еще в строй *Висбадена* в состав подлежащей интернированию эскадры может быть включен другой легкий крейсер. В 8 ч. 30 м. в. германский адмирал оставил *Queen Elizabeth* и возвратился к себе.

В течение следующего дня состоялось еще три заседания. Вечером главнокомандующий вручил адм. Мейреру перечень всех достигнутых соглашений. Заседания ограничились обсуждением вопросов, связанных исключительно только с техникой выполнения перемирия, а именно: где германские подводные лодки и надводные корабли будут встречены английским флотом, какой они должны иметь запас угля и пресной воды, какое количество команды, как организовать доставление в Германию излишка команды, списываемой после интернирования и сдачи кораблей и т. п. На все вопросы адм. Мейрер отвечал просто, ясно и откровенно. В 10 ч. в. 16 ноября германский адмирал съехал с *Queen Elizabeth* и *Кенигсберг* вскоре снялся с якоря и ушел.

---

[1]) На заседании присутствовали: адм. Битти, адм. Мадден, адм. де-Брок кап. 2 р. Спикернелль и Роджер Белларс. Состав германской делегации был следующий: адм. Гуго Мейрер, кап. 2 р. Хинтсман, кап.-лейтенаты Сааль-вахтер, фон-Фрауденрейх и мичман Браунек.

На некоторых заседаниях присутствовали также адм. Броунинг и адм. Тирвит. Обязанности переводчика исполнял кап. 2 р. Багот.

Оставалось лишь сделать необходимые распоряжения относительно встречи и сопровождения германских надводных кораблей в Ферт-оф-Форт, а подводных лодок—в Гарвич. Для придания особой торжественности моменту, было приказано, чтобы надводный германский флот был встречен и сопровождался до якорного места всем составом Гранд-Флита, а подводный—всем составом гарвичского отряда. Адмирал Тирвит объявил соответствующий приказ 17 ноября, адмирал Битти 20 ноября. По возвращении адм. Мейрера из Розайта, германское правительство назначило командовать интернируемой эскадрой надводных кораблей адмирала фон-Рейтера. Днем 18 ноября Тирвит получил сообщение о выходе из Вильгельмсгафена первой группы германских подводных лодок. Сведения об их движении поступали все время, и в 3 ч. дня 19 ноября гарвичский отряд в полном составе вышел им навстречу. Германские лодки в числе 20 прибыли к месту назначенного рандеву точно в указанный срок. Гарвичский отряд окружил их и повел к якорному месту близ буя South Cutter. Как только лодки отдали якоря, на каждую из них прибыли английский офицер и команда. Германские командиры вручили нашим офицерам письменные удостоверения о том, что лодки разоружены и находятся в состоянии, пригодном для мореплавания. После этого германские флаги были спущены и подняты английские. Затем лодки ввели в гавань, где они ошвартовились у пристани Паркстоун; германские команды были немедленно перевезены на ожидавший их транспорт. Во избежание каких бы то ни было проявлений триумфа над побежденным врагом адм. Тирвит приказал кораблям своего отряда при проходе германских лодок соблюдать полнейшую тишину и строжайше запретил всякие манифестации. Приказание адмирала было соблюдено в точности. В 10 ч. все лодки стояли на назначенных местах, германский транспорт с их бывшими экипажами ушел в Германию.

К этому времени эскадра адм. Рейтера уже находилась в море. В полночь 20 ноября место германского флагманского корабля было в 100 милях от острова Мау. Один из германских миноносцев наскочил в Гельголандской бухте на мину и затонул, о чем адм. Битти тотчас же известили.

Гранд-Флит снялся с якоря 21 ноября в 2 ч. 15 м. утра и, пройдя сетевое заграждение, построился в две гигантские колонны, в состав которых входило тринадцать эскадр. Вскоре после 8 часов показался германский флот. Около 9 ч. 30 м. легкий крейсер *Cardiff* ввел германские корабли в назначенное им место в строю между колоннами наших эскадр, и адм. Битти повернул Гранд-Флит на 16 R на West. Стояла прекрасная погода, но в воздухе держалась легкая мгла. Флот медленно подвигался к якорному месту. Все шло в образцовом порядке точно по расписанию. В полдень германская эскадра стала на бочки. Линейные корабли, линейные и легкие крейсера стали в шесть линий в середине Ферт-оф-Форта между бухтами Kirkcaldy и Aberlady,

миноносцы—ближе к Haddington'скому берегу. Когда последний из германских кораблей закончил постановку на бочку, адм. Битти сделал сигнал, что с заходом солнца германский флаг будет спущен и больше подниматься не должен [1]).

Когда *Queen Elizabeth*, следуя к своему месту, проходил мимо кораблей Гранд-Флита, команды громкими криками «ура» приветствовали адм. Битти.

Днем коммодор Ходжс в сопровождении капитана 2 р. Ройль, лейтенанта Деар и переводчика кап.-лейт. запаса Тиаркс отправился на *Фридрих-дер-Гроссе*. Ходжс сообщил адм. Рейтеру, что главнокомандующий его не примет и что германские корабли будут интернированы в Скапа-Флоу, куда немедленно после осмотра они пойдут группами. Рейтер протестовал против распоряжения относительно запрещения поднять кормовые флаги, но Ходжс отвечал, что не имеет полномочий изменить это приказание. Осмотр германских кораблей произошел на следующий день и выяснил, что они разоружены полностью.

Приход германского флота послужил богатой темой для подробнейших газетных статей; многочисленные корреспонденты не пожалели самых ярких красок для его описания. Но главнокомандующий Гранд-Флитом и командующий гарвичскими силами рассматривали приход лишь как событие административного характера, не требующего подробных донесений. Однако, подобная сдача не имеет примеров в истории и будет долго жить в памяти народов.

---

1) Состав интернированного германского флота был следующий: линейные корабли *Фридрих-дер-Гроссе* (флаг. адм. Рейтера), *Кениг Альберт*, *Кайзер*, *Кронпринц Вильгельм*, *Кайзерин*, *Байерн*, *Кениг*, *Маркграф*, *Принц-Регент-Луитпольд*, *Гроссер Курфюрст*; линейные крейсера *Зейдлиц*, *Дерфлингер*, *фон-дер-Тann*, *Гинденбург* и *Мольтке*; легкие крейсера *Карлсруэ* (брейд-вымпел), *Франкфурт*, *Эмден*, *Нюренберг*, *Брюммер*, *Кельн*, *Бремзе* и 49 эскадренных миноносцев.

СИСТЕМА КОНВОЕВ.

Статистические таблицы эскадр и кораблей, использованных для охранной службы при конвоях.

I. Дислокация английских крейсерских сил в апреле 1917 г.

II. *а)* Английские крейсерские силы, занятые океанской охранной службой при конвоях в июне и декабре 1917 г.
б) То же—в июне и ноябре 1918 г.

III. *а)* Дислокация и использование миноносцев в Отечественных водах при введении системы конвоев в апреле 1917 г.
б) То же—в июне 1917 г.
в) То же—в июле 1917 г.

IV. Атлантические конвои под охраной миноносцев в июне и июле 1917 г.

V. *а)* Количество миноносцев, канонерских лодок и патрульных судов, использованных для охранной службы в опасной зоне в июле 1917 г.
б) То же—в ноябре 1917 г.
в) То же—в апреле 1918 г.
г) То же—в сентябре 1918 г.

Дислокация английских крейсерских сил в апреле 1917 г.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ВОДЫ			ЗА ГРАНИЦЕЙ		
Класс	ЭСКАДРЫ	Число кораблей	Класс	ЭСКАДРЫ и СТАНЦИИ	Число кораблей
Лин. крейсера	1-я и 2-я эскадры линейных крейсеров	9	Крейсера	Средиземного моря	5
Крейсера	Прикомандированный к флаг. кор. Гранд-Флита	1	»	Гибралтара	1
»	2-я крейсерская эскадра	5	»	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	6
»	В распоряжении глав. к-ра восточн. побережья Англии	1	»	9-я крейсерская эскадра	3
»	В распоряжении глав. к-ра Портсмута	5	»	Станция м. Доброй Надежды	1
»	В распоряжении главн. к-ра Девонпорта	3	»	Ост-Индская станция и Египет	1
»	Для особых поручений	1	»	Восточная часть Тихого океана	1
»	Без назначения	1			18
		26	Легк. крейсера	Средиземного моря	9
Легк. крейсера	1-я, 2-я, 3-я и 6-я эскадры легких крейсеров	17	»	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	1
»	Прикомандированные к линейным эскадрам Гранд-Флита	3	»	Крейсерские силы «Д»	1
»	Прикомандированные к 3-й эскадре лин. кораб.	1	»	Станция Западн. побер. Африки	2
»	4-я эскадра легких крейсеров	6	»	Станция м. Доброй Надежды	4
»	5-я эскадра легк. крейс. (Гарвич)	8	»	Станция восточн. побер. Ю. Америки	2
»	При минных флотилиях и в базах	16	»	Австралия	3
»	Для разных поручений	5	»	Восточная часть Тихого океана	1
»	Без назначения	1	»	Китайская станция	3
		57	»	Ост-Индская станция и Египет	10
Вспом. крейсера	10-я крейсерская эскадра	25	»	Без назначения	2
	Для особых поручений	1			38
		26	Вспом. крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	1
			»	9-я крейсерская эскадра	2
			»	Крейсерские силы «Д»	1
			»	Станция восточн. побер. Ю. Америки	4
			»	Станция м. Доброй Надежды	2
			»	Китайская станция	1
			»	Восточная часть Тихого океана	3
					14
	ВСЕГО	109		ВСЕГО	70

Приложение А (II-а)

Английские крейсерские силы, занятые океанской охранной службой при конвоях в 1917 г.

ИЮНЬ-ИЮЛЬ				ДЕКАБРЬ			
Класс	ЭСКАДРЫ	Число кораблей	Потери с июня по декабрь	Класс	ЭСКАДРЫ	Число кораблей	Потери с дек. 1917 г. по июнь 1918
Крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра .	4	1	Крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	6	—
»	Для особых поручений .	1	1	»	2-я крейсерская эскадра	3	1
Легк. крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра .	2	—	»	9-я крейсерская эскадра	2	1
Всп. крейсера	10-я крейсерская эскадра	3	—	Легк. крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра .	2	—
Охран. корабли		4	1	Всп. крейсера	10-я крейсерская эскадра	18	3
				»	9-я крейсерская эскадра .	3	—
				»	Станции восточн. побер. Южной Америки . . .	1	—
				Охран. корабли		7	1
	ВСЕГО . . .	14	3		ВСЕГО	42	6

Английские крейсерские силы, занятые океанской охранной службой при конвоях в 1918 г.

ИЮНЬ				НОЯБРЬ		
Класс	ЭСКАДРЫ	Число кораблей	Потери с июня по ноябрь	Класс	ЭСКАДРЫ	Число кораблей
Крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	7	—	Лин. корабли	9-я крейсерская	1
»	Китайская станция	1	1	Крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	7
»	2-я крейсерская	2	1	»	2-я крейсерская	1
»	9-я крейсерская	1	—	»	9-я крейсерская	1
Легк. крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	2	—	Легк. крейсера	Северо-Американская и Вест-Индская эскадра	2
»	Гибралтара	1	—	»	Гибралтара	2
Всп. крейсера	Станции восточн. побер. Южной Америки	3	—	Всп. крейсера	Станции восточн. побер. Южной Америки	3
»	9-я крейсерская	3	1	»	9-я крейсерская	2
»	Станции м. Доброй Надежды	1	1	»	Восточн. части Тихого океана	2
»	Восточн. части Тихого океана	1	—	»	Для разных поручений	19
»	Для разных поручений	20	2	Охран. корабли		10
Охран. корабли		8	—			
	ВСЕГО	50	6		ВСЕГО	50

Приложение А (III-а)

Дислокация и использование миноносцев в Отечественных водах при введении системы конвоев в апреле 1917 г.

Всего 279 миноносцев—приблизительное количество ежедневно находившихся в работе.

Гранд-Флит.
Скапа-Флоу и Розайт.

11-я, 12-я, 14-я и 15-я флотилии (72)

(Скапа)

13-я флотилия (27) (Розайт)

Базировавшиеся на Инвергордон	4

Откком. для противолодочн. службы:

В Куинстоуне	8
В Абердине	4
В Девонпорте	4
В Лервике (для охраны Скандинавских конвоев)	8
В ремонте	21
На отдыхе	50
ВСЕГО	99

Скапа, Розайт и Кромарти.

8-я флотилия (11)

Откомандировано для охранной службы при Скандинавских конвоях	7
В дозоре в Северном канале	4
ВСЕГО	11

Гарвичский отряд.
Гарвич.

10-я флотилия (28)

Охрана судоходства с Голландией, подкрепления в Дувр, операции против германского судоходства между Роттердамом и Германией, защита восточного побережья Англии от набегов неприят. миноносцев, цеппелинов и лодок и охрана заградителей	25
В ремонте	3
ВСЕГО	28

Хумбер и Тайн.

7-я флотилия (24)

Местная оборона	5
Откком. для Скандинавских конвоев	13
В ремонте	6
ВСЕГО	24

Дуврский отряд.
Дувр и Дюнкерк.

6-я флотилия (37)

Дозор в проливе, конвоирование транспортов, охрана судоходства в Доунсе, охрана заграждения	24
В ремонте	13
ВСЕГО	37

Нор.

Флотилия мест. обороны (8)

Охранная служба и т. п.	8
ВСЕГО	8

Портсмут.

1-я минная флотилия (10).
Охранная флотилия при конвоях (12).
Флотилии местной обороны (10).

Дозор на торговых путях, охрана транспортов и т. п.	10
Дозор у входа в базы	4
Откомандиров. в Портланд	4
Охрана французск. угольщиков в Канале или на отдыхе	12
В ремонте	2
ВСЕГО	32

Девонпорт.

2-я флотилия (16).
4-я флотилия (19).
Флотилия местной обороны (5).

Откомандир. от Гранд-Флита (4):	
Дозор на торговых путях, охрана транспортов	22
Местный дозор	5
Охрана пути Лиссабон—Бункрана	8
В ремонте	9
ВСЕГО	44

Куинстоун.

Откомандиров. от Гранд-Флита (8):	
Охранная служба, дозор на торговых путях и охота за подв. лодками	8
ВСЕГО	8

Приложение А (III-б)

Июнь 1917 года.

Всего 321 миноносец—приблизительное количество находившихся ежедневно в работе.

Гранд-Флит.

Скапа-Флоу и Розайт.

11-я, 12-я, 14-я и 15-я флотилии (72):

(Скапа)

13-я флотилия (28) (Розайт).

Базировавшиеся на Инвергордон	5
Доз. служба и охота за п/лодк.	14
Откомандированы:	
Скандинавский конвой	10
Атлантич. конвой	7
Охрана нефтеналивных транспорт.	4
В ремонте	14
При операциях Гранд-Флита или на отдыхе	46
ВСЕГО	100

Гарвичский отряд.

Гарвич.

10-я флотилия (24):

Охрана голландского судоходства, поддержка Дуврского отряда, охрана 3-ей эскадры линейных кораблей или 5-й эскадры легких крейсеров или заградителей, охота за подв. лодками и обстрел цеппелинов	18
В ремонте	3
На отдыхе	3
ВСЕГО	24

Дуврский отряд.

Дувр и Дюнкерк.

6-я флотилия (32).

Часть 9-й флотилии (8):

Дозорная служба в проливе, охрана транспортов, охрана судоходства в Доунсе, охрана заграждений, охота за подводными лодками	24
В ремонте	12
На отдыхе	4
ВСЕГО	40

Скапа и Кромарти.

Флотилия мест. обороны (11):

В море	8
В ремонте	3
ВСЕГО	11

Портсмут.

1-я флотилия (13).

Охранн. флотилия Канала (9).

Флотилия местн. обороны (9):

Дозор на торговых путях, охота за подводными лодками, охрана транспортов	17
В распоряжении торпедной школы	3
Прибр. дозор	6
В ремонте	3
На отдыхе	2
ВСЕГО	31

Хумбер—Тайн—Лервик.

Конвойная флотилия вост. побер. (23).

7-я и 8-я флотилии (8).

На охр. Скандинавского конвоя	18
В ремонте	7
На отдыхе	6
ВСЕГО	31

Девонпорт.

2-я флотилия (18).

4-я флотилия (20).

Флотилия местн. обороны (5):

Атлантич. конвой	8
Дозор на торговых путях, охота за подв. лодками, охрана транспортов	15
Откомандир. в Ливерпуль	4
Прибр. дозор	4
В ремонте	6
На отдыхе	6
ВСЕГО	43

Нор.

Флотилии местн. обороны (7).

Охрана конвоев	5
В ремонте	2
ВСЕГО	7

Ирландские станции.

Северный район.

Бункрана.

Из сост. 14-й флотилии (4).	
Охрана транспортов	2
В ремонте	1
На отдыхе	1
ВСЕГО	4

Южный район.

Куинстоун.

Миноносцы США (28).	
Миноносцы Англии (6).	
Из состава 15-й флотилии (3).	
Откомандированн. во Францию для конвоирования америк. войсковых транспортов и оружия	24
Откомандирован. в Ливерпуль	2
Откомандир. в Северный канал	2
В ремонте	3
На отдыхе	6
ВСЕГО	37

Июль 1917 года.

Всего 333 миноносца—приблизительное количество находившихся ежедневно в работе.

Гранд-Флит.
Скапа и Розайт.

11-я, 12-я, 13-я, 14-я, 15 флотил. (104):

Оставались в Скапа	9
Дозорная служба	8
Скандинавский конвой	8
Атлантический конвой	10
Откомандир. в Гарвич	4
В ремонте	9
Противолодочные операции Гранд-Флита или на отдыхе	56
ВСЕГО	104

Гарвичский отряд.
Гарвич.

10-я флотилия (24).

Откомандир. из состава Гр.-Флита (4):

Охрана голландского судоходства, поддержка операций Дуврского отряда, охрана буксирных пароходов с баржами из Голландии и обратно, охрана 3 эскадры линейных кораблей и 5 эскадры легких крейсеров, нападение на судоходство между Германией и Роттердамом, охрана заградителей, операции против неприятельских миноносцев, дозор совместно со змейковыми аэростатами, охота за подводными лодками и возд. силами	22
В ремонте	3
На отдыхе	3
ВСЕГО	28

Дуврский отряд.
Дувр и Дюнкерк.

Дуврский отряд (36):

Дозор в проливе, охрана транспортов, заградителей. Охрана судоходства в Доунсе, охрана заграждения в проливе. Охота за подводными лодками	24
В ремонте	9
На отдыхе	3
ВСЕГО	36

Скапа и Кромарти.

Флотилия местн. обороны (11):
В море 9
В ремонте 2

ВСЕГО . . . 11

Портсмут.

1-я флотилия (12).
Охранная флотил. анала (6).
Флотилия местн. обороны (9):
Атлантич. конвой . . . 1
Дозор на торговых путях, охота за подводными лодками, охрана транспортов 10
Охрана заградит. 4
В распоряжении торпедной школы 3
В ремонте 4
На отдыхе 2

ВСЕГО . . . 24

Хумбер—Тайн—Лервик.

Конвойная флотилия вост. побережья (32)
На охране Скандинавского конвоя 15
В ремонте 6
На отдыхе 11

ВСЕГО . . . 32

Девонпорт.

2-я флотилия (18).
4-я флотилия (25).
Охранная флотилия (4):
Атлантич. конв. 10
Дозор на торговых путях, охота за подводн. лодками, охр. транспортов 16
Откомандир. в Ливерпуль 6
Отком. в Бельфаст . . . 2
В ремонте 5
На отдыхе 8

ВСЕГО . . . 47

Нор.

Флотилия местной охраны (7)
Охрана конвоев 5
В ремонте 2

ВСЕГО . . . 7

Ирландская станция.

Северный район, Бункрана.

Ядро конв. флотил. (2-й) (4).
Откомандир. из 14-й и 15-й флотилий (8).
Флотилия местн. обороны (4):
Атлант. конвой 3
Дозор на торговых путях, охота за подв. лодками, охрана транспортов . . 5
Отком. в Ливерпуль . . . 2
Отком. в Северн. канал . 2
В ремонте 2
На отдыхе 2

ВСЕГО . . . 16

Южный район, Куинстоун.

Миноносцы США (35)
Минон. англ. (2).
Атл. конвой 8
Конвой америк. войсков. транспортов 10
Охрана транспортов . . 10
В ремонте 3
На отдыхе 6

ВСЕГО . . . 37

Атлантические конвои под охраной миноносцев в июне и июле 1917 г.

Атлантические конвои под охраной

Состав конвоя	КОНВОЙ			ОХРАНА		
	Океанская охрана	Время выхода	Порт выхода	Время прибытия к месту раздачи с миноносцами	Число миноносцев	База миноносцев
HH. 1 (12 судов)	Крейсер *Roxburgh*	24 мая	рейд Гемптон	6 июня	8	Девонпорт
HH. 2 (12 судов)	Крейсер *Isis*	4 июня	»	18 июня	8	»
HH. 3 (9 судов)	Крейсер *Drake*	18 июня	»	27 июня	8	»
HH. 4 (18 судов)	Крейсер *Antrim*	19 июня	»	4 июля	8	»
HH. 5 (20 судов)	Вспомогат. крейсер *Carrigan Head*	25 июня	»	11 июля	10	»
HH. 6 (24 судна)	Крейсер *Roxburgh*	2 июля	»	17 июля	14	»
HS. 1 (17 судов)	Крейсер *Highflyer*	10 июля	Сидней	20 июля	8 (США)	Куинстоун
HH. 7 (24 судна)	Крейсер *Berwick*	6 июля	рейд Гемптон	21 июля	5	Бункрана
HH. 8 (14 судов)	Охранное судно *Sachem*	10 июля	»	25 июля	8	Девонпорт
HN. 1 (19 судов)	Крейсер США *Albany*	14 июля	Нью-Йорк	28 июля	8 (США)	Куинстоун
HS. 2 (19 судов)	Крейсер США *Virginian*	20 июля	Сидней	29 июля	8 (США)	»
HH. 9 (20 судов)	Охранное судно *Knight Templar*	14 июля	рейд Гемптон	29 июля	5 2 канлодки	Бункрана

миноносцев в июне и июле 1917 г.

ОХРАНА						
Время выхода	Число миноносцев	База миноносцев	Время выхода	Общее число охранных кораблей
4 июня	—	—	—	8
16 июня	—	—	—	8
25 июня	—	—	—	8
1 июля	4	Портсмут	3 июля	12
8 июля	2 (США)	Куинстоун	8 июля	12
15 июля	6	Портсмут	16 июля	14 и 6 «Н»
18 июля	4	Девонпорт	21 июля	12
19 июля	—	—	—	5 3 канлодки
22 июля	6	Портсмут	24 июля	8 и 6 «Н»
27 июля	4	Девонпорт	29 июля	12
27 июля	6	»	30 июля	14
27 июля	—	—	—	5 2 канлодки

Приложение А (V-а, б).

Количество миноносцев, канонерских лодок и патрульных судов, использованных для охранной службы в опасной зоне.

Июль 1917 г. (а).

База	Наименование флотилии	Класс кораблей	Количество	Общее количество, использованное за месяц	Число случаев использования каждой флотилии за месяц	Количество приведенных и уведенных конвоев		
						«Приходящих»	«Уходящих»	Всего
Бункрана	14-я и 15-я флотилии	Миноносцы	8	5	2	9	—	9
»	Флотилия кан. лодок	Кан. лодки	11	5	2			
Куинстоун	Флотилия США	Миноносцы	28	16	3			
Девонпорт	4-я флотилия	»	28	14	7			
Портсмут	Конвойн. флотилия	Суда «П»	16	8	2			
			Всего 91	Всего 48				

Ноябрь 1917 г. (б).

Бункрана	2-я флотилия	Миноносцы	23	20	18	34	36	70
»	Флотилия кан. лодок	Кан. лодки	12	10	15			
Куинстоун	» » »	»	12	8	13			
»	Флотилия США	Миноносцы	37	28	15			
Пемброк	Конвойн. флотилия	Суда «П»	12	9	8			
Девонпорт	4-я флотилия	Миноносцы	42	35	32			
Портсмут	Конвойн. флотилия	Суда «П»	32	6	5			
			Всего 170	Всего 116				

Приложение А (V-в, г).

Апрель 1918 г. (в).

Бункрана	2-я флотилия	Миноносцы	27	21	23	37	34	71
»	3-я флотилия	»	5	4	8			
»	Дозор Сев. канала	»	6	2	4			
»	Флотилия кан. лодок	Кан. лодки	14	10	17			
»	Гидро-флот. Сев. моря	»	5	4	11			
Куинстоун	Флотилия США	Миноносцы	39	28	14			
»	15-я флотилия	»	2	2	1			
»	Флотилия кан. лодок	Кан. лодки	14	9	9			
Пемброк	Дозорная флотилия	Суда «П»	14	8	11			
Девонпорт	4-я флотилия	Миноносцы	36	32	31			
Портсмут	Дозорная флотилия	Суда «П»	31	5	6			
			Всего 193	Всего 125				

Сентябрь 1918 г. (г).

Бункрана	2-я флотилия	Миноносцы	25	19	18	35	38	73
»	2-я флот. кан. лодок	Кан. лодки	8	7	14			
»	Дозор Сев. канала	Миноносцы	6	2	2			
Куинстоун	Флотилия США	»	24	19	16			
»	1-я флот. кан. лодок	Кан. лодки	8	8	15			
Девонпорт	4-я флотилия	Миноносцы	41	34	36			
»	2-я флотилия	»	7	7	15			
Портсмут	1-я флотилия	»	8	1	1			
»	Флотилия местн. обороны	»	5	1	1			
Мильфорд-Хавен	Дозорная флотилия	Суда «П»	18	16	17			
			Всего 150	Всего 114				

СИСТЕМА КОНВОЕВ.

Статистические таблицы, иллюстрирующие общее количество торговых судов, входивших в состав конвоев.

I-*а*) Хронологические данные об Атлантических конвоях с мая 1917 г. по ноябрь 1918 г.

I-*б*) Итоги.

II-*а*) Хронологические данные о Скандинавских конвоях и о конвоях Норвегия—Хумбер с 29 апреля 1917 г. по 16 января 1918 г.

II-*б*) То же о конвоях Норвегия—Восточное побережье Англии с 16 января 1918 г. по ноябрь 1918 г.

Сокращенные наименования конвоев.

«*Приходящие*» («*Homeward*»)

Выходящие из:

HB — Бискайского залива
HC — Галифакса
HD — Дакара
HE — Средиземн. моря (сквозные)
HG — Гибралтара
HH — С рейда Гамптон
HJ — Рио-Жанейро
HJD — Рио-де-Жанейро (соедин. с конвоем из Дакара
HJL — Рио-де-Жанейро (соедин. с конвоем из Сиерра-Леоне)
HL — Сиерра-Леоне
HS — Сиднея
HX — Галифакса или Нью-Йорка

«*Выходящие*» («*Outward*»)

Выходящие из:

OB — Бункрана
OC — Саутенда
OD — Девонпорта
OE — Ливерпуля (в Средиз. море)
OF — Фальмута
OL — Ливерпуля
OLB — Ливерпуля (тихоходн.)
OLX — Ливерпуля (в Галифакс)
OM — Мильфорда
OR — Бреста
OP — Куиберона
OV — Вердона
} Возвращ. войсковые транспорты США

Атлантические конвои.

а) с мая 1917 года по ноябрь 1918 года.

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Май					*Май*							
Рейд Гамптон (*HH*) . .	1	12	0	0						1	12	0
Гибралтар (*HG*)	1	16	0	0						1	16	0
	2	28	0	0						2	28	0
Июнь					*Июнь*							
Рейд Гамптон	4	60	0	0						4	60	0
Июль					*Июль*							
Рейд Гамптон	8	161	1	0						8	161	1
Гибралтар	2	22	1	0						2	22	1
Нью-Йорк (*HN*)	2	36	0	0						2	36	0
Сидней (*HS*)	3	47	0	1						3	47	1
	15	266	2	1						15	266	3

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Август					*Август*							
Рейд Гамптон	8	159	3	1	Мильфорд (*OM*)	5	81	0	0	13	240	4
Гибралтар	7	120	1	0	Фальмут (*OF*)	2	22	0	0	9	142	1
Нью-Йорк (*HN*)	5	66	0	1	Куинстоун (*OQ*)	3	19	0	0	8	85	1
Сидней	4	52	1	0	Бункрана (*OB*)	4	53	2	0	8	105	3
Сиерра-Леоне (*HL*)	2	12	1	0	Девонпорт (*OD*)	4	44	0	0	6	56	1
Дакар (*HD*)	2	32	0	0						2	32	0
Галифакс	1	6	0	0						1	6	0
	29	447	6	2		18	219	2	0	47	666	10
Сентябрь					*Сентябрь*							
Рейд Гамптон	5	105	2	2	Мильфорд	8	183	0	0	13	288	4
Гибралтар	7	137	0	2	Фальмут	4	80	0	0	11	217	2
Нью-Йорк (*HN*)	5	61	0	0	Куинстоун	8	68	0	0	13	129	0
Сидней	4	90	0	1	Бункрана	8	111	0	0	12	201	1
Сиерра-Леоне	4	26	0	0	Девонпорт	9	128	0	0	13	154	0
Дакар	4	45	0	0						4	45	0
Галифакс	4	41	0	0						4	41	0
	33	505	2	5		37	570	0	0	70	1075	7

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Октябрь					*Октябрь*							
Рейд Гамптон	4	82	0	0	Мильфорд	7	168	2	0	11	250	2
Гибралтар	9	124	4	0	Фальмут	4	62	1	0	13	186	5
Нью-Йорк	8	141	1	0	Куинстоун	6	45	0	0	14	186	1
Сидней	4	96	1	0	Бункрана	8	75	1	0	12	171	2
Сиерра-Леоне	4	35	0	0	Девонпорт	8	114	0	0	12	149	0
Дакар	4	45	1	1	Вост. часть Средиз. м.	2	26	2	0	6	71	4
Галифакс	4	27	0	0						4	27	0
	37	550	7	1		35	490	6	0	72	1040	14
Ноябрь					*Ноябрь*							
Рейд Гамптон	3	59	0	2	Мильфорд	8	133	1	0	11	192	3
Гибралтар	8	100	2	2	Фальмут	4	38	0	0	12	138	4
Нью-Йорк	8	123	1	0	Куинстоун	6	51	0	0	14	174	1
Сидней	4	93	0	2	Бункрана	7	75	0	0	11	168	2
Сиерра-Леоне	4	35	0	1	Девонпорт	9	104	1	0	13	139	2
Дакар	4	66	0	3	Вост. часть Средиз. м.	3	30	0	0	7	96	3
Галифакс	3	26	0	0						3	26	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	15	3	0						2	15	3
	36	517	6	10		37	431	2	0	73	948	18

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1917 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Декабрь					*Декабрь*							
Рейд Гамптон	4	59	0	0	Мильфорд	7	213	2	0	11	272	2
Гибралтар	8	97	0	0	Фальмут	4	76	3	0	12	173	1
Нью-Йорк	8	128	1	0	Куинстоун	7	26	0	0	15	154	1
Сидней	4	67	0	0	Бункрана	7	73	2	0	11	140	2
Сиерра-Леоне	4	28	1	0	Девонпорт	10	152	0	0	14	180	1
Дакар	4	40	1	0	Вост. часть Средиз. м.	2	15	1	0	6	55	2
Галифакс	4	25	0	0						4	25	0
Средиземн. море (сквозн.)	1	8	0	0						1	8	0
	37	452	3	0		37	555	8	0	74	1007	11
1918 год *Январь*					1918 год *Январь*							
Рейд Гамптон	4	79	0	3	Мильфорд	8	195	1	0	12	274	4
Гибралтар	7	126	0	1	Фальмут	4	41	0	0	11	167	1
Нью-Йорк	8	137	0	2	Куинстоун	1	5	0	0	9	142	2
Сидней	4	74	0	0	Бункрана	9	82	0	0	13	156	0
Сиерра-Леоне	3	16	0	0	Девонпорт	10	74	0	0	13	90	0
Дакар	3	35	0	0	Вост. часть Средиз. м.	2	13	0	1	5	48	1
Галифакс	4	30	2	0						4	30	2
Средиземн. море (сквозн.)	2	38	0	0						2	38	0
	35	535	2	6		34	410	1	1	69	945	10

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Февраль					*Февраль*							
Рейд Гамптон	5	99	0	1	Мильфорд	7	185	0	0	12	284	1
Гибралтар	7	125	1	1	Фальмут	4	42	0	0	11	167	2
Нью-Йорк	7	145	2	0	Буикрана	7	67	0	0	14	212	2
Сидней	3	60	1	0	Девонпорт	9	104	0	0	12	164	1
Сиэрра-Леоне	4	31	0	0	Вост. часть Средиз. м.	1	8	1	0	5	39	1
Дакар	4	55	0	0	Ливерпуль	1	3	0	0	5	58	0
Галифакс	4	34	0	0						4	34	0
Средиземн. море (сквозн.)	1	11	1	0						1	11	1
	35	560	5	2		29	409	1	0	64	969	8
Март					*Март*							
Рейд Гамптон	4	89	1	1	Мильфорд	7	206	0	0	11	295	1
Гибралтар	8	141	1	0	Фальмут	3	35	0	0	11	176	1
Нью-Йорк	7	163	2	0	Буикрана	8	90	1	0	15	253	3
Сидней	4	89	0	1	Девонпорт	11	115	1	0	15	204	2
Сиэрра-Леоне	4	27	0	0	Вост. часть Средиз. м.	2	24	0	0	6	51	0
Дакар	4	44	0	0	Ливерпуль	2	17	1	0	6	61	1
Галифакс	3	25	0	0						3	25	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	25	0	0						2	25	0
Рио-де-Жанейро	3	23	0	0						3	23	0
	39	626	4	2		33	487	3	0	72	1113	9

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Апрель					*Апрель*							
Рейд Гамптон	3	54	0	0	Мильфорд	8	178	0	0	11	232	0
Гибралтар	8	129	1	1	Фальмут	4	48	0	0	12	177	2
Нью-Йорк	8	196	2	0	Бункрана	7	52	1	0	15	248	3
Сидней	4	110	1	1	Девонпорт	9	97	1	0	13	207	3
Сиерра-Леоне	3	32	0	0	Вост. часть Средиз. м.	1	19	0	0	4	51	0
Дакар	4	32	0	1	Ливерпуль	6	46	0	0	10	78	1
Нью-Йорк	4	31	0	0						4	31	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	42	3	0						2	42	3
Рио-де-Жанейро (*HJ*)	4	67	1	0						4	67	1
Рио-де-Жанейро (*HJL*)	2	9	1	0						2	9	1
Бискайский залив	1	8	0	0						1	8	0
	43	710	9	3		35	440	2	0	78	1150	14
Май					*Май*							
Рейд Гамптон	4	89	1	1	Мильфорд	8	199	0	0	12	288	2
Гибралтар	7	97	1	1	Фальмут	4	59	0	0	11	156	2
Нью-Йорк	4	106	3	0	Бункрана	6	96	0	0	10	202	3
Сидней	4	98	1	1	Девонпорт	14	151	1	0	18	249	3
Сиерра-Леоне	4	22	1	0	Вост. часть Средиз. м.	2	35	2	0	6	57	3
Дакар	3	23	0	0	Ливерпуль	7	44	0	0	10	67	0
Нью-Йорк	4	47	0	0						4	47	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	44	0	0						2	44	0
Рио-де-Жанейро (*HJ*)	4	44	0	0						4	44	0
Рио-де-Жанейро (*HJL*)	1	5	0	0						1	5	0
Бискайский залив	2	17	0	0						2	17	0
Галифакс	3	21	1	0						3	21	1
	42	613	8	3		41	584	3	0	83	1197	14

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Июнь					*Июнь*							
Рейд Гамптон	4	98	1	1	Мильфорд	7	156	1	0	11	254	3
Гибралтар	8	149	2	0	Фальмут	4	66	0	0	12	215	2
Нью-Йорк	4	116	0	0	Бункрана	4	84	1	0	8	200	1
Сидней	3	87	0	1	Девонпорт	12	143	2	0	15	230	3
Сиерра-Леоне	3	19	0	0	Вост. часть Средиз. м.	2	41	1	0	5	60	1
Дакар	4	28	0	0	Ливерпуль	8	63	2	0	12	91	2
Нью-Йорк	4	44	0	0	Ливерпуль-Бункрана	1	8	0	0	5	52	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	35	0	0	Саутенд	2	17	0	0	4	52	0
Рио-де-Жанейро (*HJ*)	3	57	0	0						3	57	0
Бискайский залив	2	39	0	1						2	39	1
Галифакс	4	45	0	0						4	45	0
	41	717	3	3		40	578	7	0	81	1295	13
Июль					*Июль*							
Рейд Гамптон	4	123	0	0	Мильфорд	8	199	1	0	12	322	1
Гибралтар	8	128	0	1	Фальмут	4	49	2	0	12	177	3
Нью-Йорк	4	81	1	0	Бункрана	3	36	0	0	7	117	1
Сидней	4	104	0	0	Девонпорт	7	103	1	0	11	207	1
Сиерра-Леоне	4	25	0	0	Вост. часть Средиз. м.	1	8	0	0	5	33	0
Дакар	4	26	0	0	Ливерпуль	6	44	1	0	10	70	1
Нью-Йорк	4	54	0	0	Ливерпуль-Бункрана	3	25	0	0	7	79	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	27	0	0	Саутенд	2	20	0	0	4	47	0
Рио-де-Жанейро (*HJ*)	4	80	0	0	Ливерпуль (*OLX*)	2	20	1	0	6	100	1
Бискайский залив	2	54	2	0						2	54	2
Галифакс	4	64	0	0						4	64	0
	44	766	3	1		36	504	6	0	80	1270	10

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Август					*Август*							
Рейд Гамптон	4	111	0	0	Мильфорд	7	169	2	0	11	280	2
Гибралтар	7	99	1	0	Фальмут	3	45	0	0	10	144	1
Нью-Йорк	4	89	1	0	Бункрана	5	51	0	0	9	140	1
Сидней	4	127	1	0	Девонпорт	8	144	1	0	12	271	2
Сиерра-Леоне	4	39	0	0	Вост. часть Средиз. м.	2	16	0	0	6	55	0
Дакар	4	36	0	0	Ливерпуль	6	51	2	0	10	87	2
Нью-Йорк	3	34	0	0	Ливерпуль-Бункрана	3	35	0	0	6	69	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	33	0	1	Саутенд	2	24	0	0	4	57	1
Рио-де-Жанейро	1	18	2	0	Ливерпуль-Галифакс	4	26	0	0	5	44	0
Бискайский залив	4	73	0	0						4	73	2
Галифакс	4	57	0	0						4	57	0
	41	716	5	1		40	561	5	0	81	1277	11
Сентябрь					*Сентябрь*							
Рейд Гамптон	3	100	0	0	Мильфорд	8	179	2	0	11	279	2
Гибралтар	8	106	2	1	Фальмут	4	65	0	0	12	171	3
Нью-Йорк	4	78	0	0	Бункрана	4	45	0	0	8	123	0
Сидней	4	125	0	1	Девонпорт	8	130	2	0	12	255	3
Сиерра-Леоне	4	27	1	0	Вост. часть Средиз. м.	2	20	0	0	6	47	1
Дакар	4	59	1	0	Ливерпуль	4	38	1	0	8	97	2
Нью-Йорк	4	50	1	0	Ливерпуль-Бункрана	3	25	0	0	7	75	1
Средиземн. море (сквозн.)	2	19	0	0	Саутенд	2	15	0	0	4	34	0
Бискайский залив	4	73	0	0	Ливерпуль (*OLX*)	4	47	0	0	8	120	0
Галифакс	4	57	0	0						4	57	0
	41	694	5	2		39	564	5	0	80	1258	12

«ПРИХОДЯЩИЕ»					«УХОДЯЩИЕ»					ВСЕГО		
1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		1918 год	Число конвоев	Число судов	Потери		Конвоев	Судов	Потери
			В составе конвоев	Не в составе конвоев				В составе конвоев	Не в составе конвоев			
Октябрь					*Октябрь*							
Рейд Гамптон	4	99	0	0	Мильфорд	8	179	0	0	12	278	0
Гибралтар	8	110	1	0	Фальмут	4	67	0	0	12	177	1
Нью-Йорк	3	84	0	0	Бункрана	3	29	0	0	6	113	0
Сидней	4	138	0	0	Девонпорт	8	90	0	0	12	228	0
Сиерра-Леоне	4	26	0	1	Вост. часть Средиз. м.	2	35	0	0	6	61	1
Дакар	4	46	0	0	Ливерпуль	4	32	0	0	8	78	0
Нью-Йорк	4	50	0	0	Ливерпуль-Бункрана	4	23	0	0	8	73	0
Средиземн. море (сквозн.)	2	32	0	0	Саутенд	2	16	0	0	4	48	0
Бискайский залив	4	87	1	0	Ливерпуль-Галифакс	3	34	0	0	7	121	1
Галифакс	4	38	0	0						4	38	0
	41	710	2	1		38	505	0	0	79	1215	3
Ноябрь					*Ноябрь*							
Рейд Гамптон	2	40	0	0	Мильфорд	2	29	0	0	4	69	0
Гибралтар	2	17	0	0	Фальмут	1	19	0	0	3	36	0
Нью-Йорк	2	32	0	0	Девонпорт	2	18	0	0	4	50	0
Сидней	1	29	0	0	Вост. часть Средиз. м.	1	10	0	0	2	39	0
Сиерра-Леоне	1	2	0	0	Ливерпуль	1	5	0	0	2	7	0
Дакар	1	12	0	0	Саутенд	1	3	0	0	2	15	0
Нью-Йорк	2	21	0	0						2	21	0
Средиземн. море (сквозн.)	1	17	0	0						1	17	0
Бискайский залив	1	26	0	0						1	26	0
Галифакс	2	23	0	0						2	23	0
Сидней [1]												
	15	219	0	0		8	84	0	0	23	303	0

[1]) Вследствие заключения перемирия пароходы пошли самостоятельно и без охраны.

Атлантические конвои. Итоги.

Приложение Б (I-б).

Дата	«Приходящие»		Потери		«Выходящие»		Потери		Всего конвоев	Всего отконвоировано судов	Всего потерь
	Число конвоев	Число судов	В составе конвоев	Вне конвоев	Число конвоев	Число судов	В составе конвоев	Вне конвоев			
1917 г.											
Май	2	28	0	0	0	0	0	0	2	28	0
Июнь	4	60	0	0	0	0	0	0	4	60	0
Июль	15	266	2	1	0	0	0	0	15	266	3
Август	29	447	6	2	18	219	2	0	47	666	10
Сентябрь	33	505	2	5	37	570	0	0	70	1075	7
Октябрь	37	550	7	1	35	490	6	0	72	1040	14
Ноябрь	36	517	6	10	37	431	2	0	73	948	18
Декабрь	37	452	3	0	37	555	8	0	74	1007	11
1918 г.											
Январь	35	535	2	6	34	410	1	1	69	945	10
Февраль	35	560	5	2	29	409	1	0	64	969	8
Март	39	626	4	2	33	487	3	0	72	1113	9
Апрель	43	710	9	3	35	440	2	0	78	1150	14
Май	42	613	8	3	41	584	3	0	83	1197	14
Июнь	41	717	3	3	40	578	7	0	81	1295	13
Июль	44	766	3	1	36	504	6	0	80	1270	10
Август	41	716	5	1	40	561	5	0	81	1277	11
Сентябрь	41	694	5	2	39	564	5	0	80	1258	12
Октябрь	41	710	2	1	38	505	0	0	79	1215	3
Ноябрь	15	219	0	0	8	84	0	0	23	303	0
	610	9691	72	43	537	7391	51	1	1147	17082	167

Скандинавский конвой.

а) Норвегия-Хумбер.

Сокращенные наименования: Вооруженн. пароход—В.п.; Эскадренный миноносец—Э.м.; Миноносец—М.; Патрульное судно—П.

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
1917 г.						1917 г.					
Апрель 29-30	Хумбер-Лервик	2	11	2 Э.м. 5 П.		Апрель 29-30	Берген-Лервик	2	16	2 Э.м. 4 П.	
	Лервик-Берген			3 Э.м. 4 П.			Лервик-Хумбер	2	10	2 Э.м. 3 П.	
Май . .	Хумбер-Лервик	24	289	2 Э.м. 6 П.		Май . .	Берген-Лервик	23	194	3 Э.м. 6 П.	
	Лервик-Берген	25	146	3 Э.м. 6 П.	1		Лервик-Хумбер	21	154	2 Э.м. 6—8 П.	
Июнь . .	Хумбер-Лервик	24	279	2 Э.м. 6 П.		Июнь . .	Берген-Лервик	25	224	3 Э.м. 1 П.	
	Лервик-Берген	27	173	3 Э.м. 5 П.	1		Лервик-Хумбер	23	165	2 Э.м. 6 П.	4 1 Э.м.
Июль . .	Хумбер-Лервик	24	279	2 Э.м. 6 П.	2 1 Э.м.	Июль . .	Берген-Лервик	29	236	3 Э.м. 1 П.	
	Лервик-Берген	25	189	3 Э.м. 5 П.			Лервик-Хумбер	23	219	3 Э.м. 6 П.	

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
1917 г. Август	Хумбер-Лервик	23	259	2 Э.м. 6 П.	3	Август	Берген-Лервик	31	258	3 Э.м. 1 П.	7
	Лервик-Берген	25	198	3 Э.м. 1 П.	2		Лервик-Хумбер	23	206	2 Э.м. 6 П.	
Сентябрь	Хумбер-Лервик	23	266	2 Э.м. 5 П.		Сентябрь	Берген-Лервик	25	196	3 Э.м. 1 П.	
	Лервик-Берген	24	200	2 Э.м. 1 П.			Лервик-Хумбер	21	143	2 Э.м. 6 П.	
Октябрь	Хумбер-Лервик	20	193	2 Э.м. 5 П.		Октябрь	Берген-Лервик	21	247	2 Э.м. 4 П.	2 Э.м. 12 парох.
	Лервик-Берген	23	202	2 Э.м. 4 П.	1 Э.м.		Лервик-Хумбер	21	188	2 Э.м. 6 П.	2 парохода
Ноябрь	Хумбер-Лервик	19	232	2 Э.м. 6 П.		Ноябрь	Берген-Лервик	22	267	2 Э.м. 4 П.	
	Лервик-Берген	22	185	2 Э.м. 4 П.			Лервик-Хумбер	17	154	2 Э.м. 6 П.	

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
1917 г.						1917 г.					
Декабрь. После 14 дек. конвои выходили каждые 3 дня	Хумбер-Лервик	12	197	2 Э.м. 6 П. 3 Э.м. 6 П.	2 Э.м. 4 П. 6 парох.	Декабрь После 14 дек. конвои выходили каждые 3 дня	Берген-Лервик	13	239	2 Э.м. 4 П. 4 Э.м. 10 П.	
	Лервик-Берген	14	178	2 Э.м. 4 П. 4 Э.м. 10 П.			Лервик-Хумбер	13	170	2 Э.м. 10 П. 3 Э.м. 8 П.	
1918 г.						1918 г.					
С 1 янв. по 16 янв. действовала старая система	Хумбер-Лервик	3	66	3 Э.м. 10 П.		С 1 янв. по 16 янв. действовала старая система	Берген-Лервик	4	36	4 Э.м. 10 П.	
	Лервик-Берген	4	58	4 Э.м. 10 П.			Лервик-Хумбер	4	18	3 Э. м. 8 П.	

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
1918 г. Январь .	Хумбер-Тайн	14	46	1 Э.м. 4 П.	1	1918 г. Январь .	Марстен-Метиль - Тайн-Хумбер	4	70	1 В.п. 2 Э.м.	2
Новая система вошла в силу 16 янв.	Тайн-Метиль	16	106	1 М.		16 янв. .	Метиль-Тайн	9	28	9 П. 1 Э.м.	
	Метиль-Марстен	4	86	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	2		Тайн-Хумбер	17	188	3 П. 1 Э.м. 4 П.	
Февраль	Хумбер-Тайн	27	94	1 Э.м. 4 П.		Февраль	Марстен-Метиль - Тайн-Хумбер	8	217	1 В.п. 2 Э.м.	1
	Тайн-Метиль	27	110	1 Э.м. 4 П.			Метиль-Тайн	28	117	9 П. 1 Э.м.	
	Метиль-Марстен	7	168	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	2 (погода)		Тайн-Хумбер	26	217	3 П. 1 Э.м. 5 П.	
Март . .	Хумбер-Тайн	30	173	1 Э.м. 4 П.		Март . .	Марстен-Метиль - Тайн-Хумбер	8	249	1 В.п. 2 Э.м.	1 В.п.
	Тайн-Метиль	30	177	1 Э.м. 4 П.				28	89	9 П. 1 Э.м.	
	Метиль-Марстен	9	243	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	2В.п.		Тайн-Хумбер	30	447	3 П. 1 Э.м. 5 П.	

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
Апрель .	Хумбер-Тайн	26	184	1 Э.м. 4 П.		Апрель.	Марстен-Метиль - Тайн-Хумбер	7	192	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	
	Тайн-Метиль	27	209	1 Э.м. 5 П.			Метиль-Тайн	27	98	1 Э.м. 3 П.	
	Метиль-Марстен	7	194	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Тайн-Хумбер	27	359	1 Э.м. 5 П.	
Май . .	Хумбер-Тайн	30	609	1 Э.м. 5 П.	2	Май . .	Хольменграа - Метиль-Тайн-Хумбер	7	241	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	3
	Тайн-Метиль	30	248	1 Э.м. 5 П.	1		Метиль-Тайн	30	108	1 Э.м. 3 П.	
	Метиль-Хольменграа . .	6	203	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Тайн-Хумбер	29	567	1 Э.м. 5 П.	
Июнь .	Хумбер-Тайн	30	664	1 Э.м. 5 П.	6	Июнь .	Хольменграа - Метиль-Тайн-Хумбер	6	235	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	
	Тайн-Метиль	30	254	1 Э.м. 5 П.	3		Метиль-Тайн	31	90	1 Э.м. 3 П.	
	Метиль-Хольменграа . .	6	215	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Тайн-Хумбер	30	569	1 Э.м. 5 П.	9

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
Июль . . Новая система с середины июля	Хумбер-Тайн	18	567	1 Э.м. 5 П.	3	Июль . . Новая система с середины июля	Хольменграа - Метиль-Тайн-Хумбер . . .	6	211	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	
	Тайн-Метиль	20	250	4 Э.м. 6 П.			Метиль-Тайн	19	95	4 Э.м. 6 П.	4
	Метиль-Хольменграа . .	6	184	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Тайн-Хумбер	19	500	4 Э.м. 8 П.	
Август .	Хумбер-Тайн	15	666	1 Э.м. 5 П.		Август .	Хольменграа - Метиль - Тайн-Хумбер	6	213	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	
	Тайн-Метиль	15	236	4 Э.м. 6 П.	1		Метиль-Тайн	16	119	4 Э.м. 6 П.	
	Метиль-Хольменграа . .	6	226	1 В. 2 Э.м. 9 П.		-	Тайн-Хумбер	15	587	4 Э.м. 8 П.	1
Сентябрь	Хумбер-Тайн	15	653	1 Э.м. 5 П.	1	Сентябрь	Хольменграа - Метиль - Тайн-Хумбер . . .	6	202	1 В.п. 2 Э.м.	
	Тайн-Метиль	15	246	4 Э.м. 6 П.			Метиль-Тайн	15	97	9 П. 4 Э.м. 6 П.	
	Метиль-Хольменграа . .	6	184	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Тайн-Хумбер	15	604	4 Э.м. 6 П.	

Дата	«Восточные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери	Дата	«Западные» конвои	Число конвоев	Число пароход.	Охрана	Потери
Октябрь	Хумбер-Тайн	16	737	1 Э.м. 5 П.	1	Октябрь	Хольменграа - Метиль - Тайн-Хумбер	5	174	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	
	Тайн-Метиль	15	246	4 Э.м. 6 П.							
	Метиль-Хольменграа . .	6	204	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Метиль-Тайн	14	107	3 Э.м. 6 П.	
							Тайн-Хумбер	16	744	3 Э.м. 6 П.	
Ноябрь	Хумбер-Тайн	12	282	2 Э.м. 5 П.		Ноябрь.	Хольменграа - Метиль - Тайн-Хумбер	6	18	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.	
	Тайн-Метиль	24	158	2 Э.м. 3 П.							
	Метиль-Хольменграа . .	5	122	1 В.п. 2 Э.м. 9 П.			Метиль-Тайн	21	94	2 Э.м. 3 П.	
							Тайн-Хумбер	11	243	1 Э.м. 5 П.	

Приложение B (I).

Подводная война в Средиземном море. Февраль 1917 г.—ноябрь 1918 года.

Дата	Число дней, проведенных лодками в крейсерст.	Число рейсов под охраной	Число судов: Утопл.	Число судов: Поврежден.	Колич. утопл. тоннажа	Число непр. лодок, базировавшихся на: Полу	Число непр. лодок, базировавшихся на: Константинополь	Число утопл. и погибших непр. лодок	Примечание
1917 г.									
Февраль . .	110	—	50	—	101291	24	3	—	
Март . . .	140	—	36	3	82798	26	3	—	
Апрель . .	290	—	94	4	234170	25	3	—	
Май	260	—	81	—	146747	26	3	1	*UC-24* утоплена французск. лодкой в вост. части Средиз. моря.
Июнь . . .	290	—	94	—	133770	27	3	—	
Июль . . .	238	—	46	—	84866	28	3	—	
Август . .	249	Нет данных	63	7	128939	27	3	—	
Сентябрь .	225		47	3	81862	29	3	—	
Октябрь . .	295		50	2	142519	32	4	—	
Ноябрь . .	270		33	9	116521	32	4	—	
Декабрь . .	285	163	57	7	176767	34	4	1	*UC-38* утоплена французским миноносцем в вост. части Средиз. моря.

(продолжение)

Дата	Число дней, проведенных лодками в крейсерст.	Число рейсов под охраной	Число судов		Колич. утопл. тоннажа	Число непр. лодок, базировавшихся на:		Число утопл. и погибших непр. лодок	Примечание
			Утопл.	Поврежден.		Полу	Константинополь		
1918 г.									
Январь . .	275	1231	54	7	148444	33	4	2	*UB-69* утоп. у Сицилии англ. к. л. *Cyclamen*. *UB-66* утоп. там же к. л. *Campanula*.
Февраль . .	265	1444	36	11	131435	33	4	1	*U-23* (австр.) утопл. в Отрантском проливе итальянск. мин. *Airone*.
Март . . .	286	2160	65	9	158093	33	3	—	
Апрель . .	324	1891	38	9	121561	34	3	1	*UB-71* утопл. у Гибралтара. *M. L. 413*.
Май	378	2066	65	12	173172	34	3	5	*UB-70* утопл. у Балеарских о-ов англ. мин. *Basilisk* и америк. мин. *Lydonia*. *U-32* у Сицилии англ. к. л. *Wallflower*. *UC-35* у Сардинии франц. мин. *Ailly*. *UB-52* у Каттаро англ. п. л. *H-4*. *U-39* повреждена французск. самолетом и интернирована в Картагене.
Июнь . . .	281	2408	24	5	78322	28	3	1	*U-64* утопл. между Сицилией и Сардинией англ. мин. *Lychnis*.
Июль . . .	264	1977	36	7	97014	29	3	—	
Август . .	283	2509	32	1	67532	29	3	1	*UB-53* погибла на франко-итальян. сетевом заграждд. в Отрантском проливе.
Сентябрь .	241	2070	35	6	56757	30	2	—	
Октябрь . .	Не известно	1960	19	—	Не изв.	28	3	11	*UB-68* утопл. англ. мин. *Snapdragon*. 10 лодок ут. немц. при эвакуац. Адриат.
Ноябрь . .	—	—	—	—	—	—	—	1	*U-34* утопл. у Гибралтара англ. мин. *Privet*.

Приложение В (II).

Отрантское заграждение. Апрель—август 1918 года.

Дата	Приблизит. число проходов непр. лодок через заграждение	Число случаев обнаружения неприят. лодок	Число случаев атаки неприят. лодок	Утоплено непр. лодок	
				На постоянном заграждении	На подвижном заграждении
Апрель	30	25	5	—	—
Май	24	33	9	1	—
Июнь	23	36	12	—	—
Июль	22	43	17	—	—
Август	22	61	15	—	1

За два месяца, предшествовавшие сформированию отрядов подвижного заграждения, неприятельские лодки прошли в феврале 20 раз, а в марте 26 раз.

Приложение В (III).

Судовой состав подвижного Отрантского заграждения.

	15 мая 1918 г.	15 июня 1918 г.	15 июля 1918 г.	15 сент. 1918 г.
Эскадренные миноносцы (англ. и франц.)	27	31	27	31
Подводные лодки (англ. и франц.)	15	15	12 [1]	8 [1]
Канонерские лодки	1	4	4	6
Миноносцы	—	—	3	4
Американские катера «охотники за подв. лодками»	—	30	36	36
Гидрофон. траулеры	18	18	38	38
Траулеры	18	20	14	14
Дрифтеры	102	109	107	101
Моторные катера	40	40	40	41
Яхты	1	1	1	1

[1]) Французских подводных лодок не было.

Перемирие на море.

I. Германия—Проект перемирия, составленный Морским Советом союзников.

II. » —Проект перемирия, утвержденный Верховным Военным Советом.

III. Турция —*a*) Проект перемирия, составленный Адмиралтейством и военным министерством 7 октября 1918 г.
b) Проект перемирия, отправленный адм. Кольтхорпу 22 октября 1918 г.
c) Текст перемирия, подписанный 30 октября 1918 г.

I.

ГЕРМАНИЯ.

Проект перемирия, составленный Морским Советом союзников.

I. Германские подводные лодки в количестве 160 (включая все подводные крейсера и заградители) с полным вооружением должны быть сданы союзникам и правительству США в указанных ими портах. Остальные подводные лодки должны окончить кампанию и полностью разоружиться.

II. Все германские надводные военные корабли (включая мониторы и речные флотилии) должны возвратиться в германские базы и стать под наблюдение союзников и правительства США. За исключением кораблей, подлежащих сдаче, все остальные корабли обязаны оставаться в этих базах во все время перемирия.

Нижеуказанные корабли и суда германского флота в полном вооружении должны быть сданы союзникам и правительству США в указанных ими портах:

Линейные корабли:

3-ья эскадра.	4-ая эскадра.
Кениг	*Фридрих дер-Гроссе*
Байерн	*Кениг Альберт*
Гроссер Курфюрст	*Кайзерин*
Кронпринц Вильгельм	*Принц регент Луитпольд*
Маркграф	*Кайзер*

Линейные крейсера:

Гинденбург	*Мольтке*
Дерфлингер	*Фон-дер-Тан*
Зейдлиц	*Макензен*

Легкие крейсера:

Бруммер	*Эмден*
Бремзе	*Франкфурт*
Кельн	*Нюренберг*
Дрезден	*Висбаден*

Эскадренные миноносцы.

50 эскадренных миноносцев последней постройки.

Все прочие линейные корабли, крейсера и эскадренные миноносцы должны немедленно окончить кампанию. На них разрешается оставить минимальное количество команды, которое будет указано правительствами союзников и США.

Все вспомогательные военные суда (траулеры, моторные катера и т. п.) разоружаются.

III. Экипажи кораблей и судов, сданных согласно параграфов I и II настоящих условий, будут после сдачи репатриированы в Германию в случае, если условия сдачи будут выполнены добросовестно.

IV. Флоты союзников и США, а также их корабли и суда получают свободный вход и выход из Балтийского моря, в обеспечение чего правительства союзников и США занимают все германские форты, фортификационные сооружения, батареи и всякого рода оборонительные сооружения при всех входах из Каттегата в Балтийское море. Для этой же цели объединившиеся правительства вытралят все мины и всякого рода заграждения, выставленные Германией между датским и германским побережьями с одной стороны и норвежским и шведским побережьями—с другой, а также все мины или заграждения, выставленные в районе германских территориальных вод в Балтийском море. Германия обязуется сообщить объединившимся правительствам места минных заграждений и передать им соответствующие планы.

V. Существующие условия блокады, установленные объединившимися правительствами, остаются в силе и все обнаруженные в море германские торговые суда попрежнему подлежат захвату.

VI. Помимо обязательств, предусмотренных параграфом IV, Германия должна сообщить места всех мин и всякого рода заграждений, выставленных где бы то ни было вне района германских территориальных вод. Объединившиеся правитель-

ства будут иметь право во время перемирия вытраливать по собственному усмотрению все эти мины и заграждения.

Германия также соглашается отказаться от прав нейтралитета в вопросах, связанных с тралением мин и прочими операциями, имеющими военный характер, предпринимаемыми объединившимися правительствами и нейтральными государствами, совместно или порознь, в нейтральных территориальных водах; об этом согласии Германия уведомляет нейтральные правительства.

VII. Все германские воздушные силы сосредоточиваются в германских базах по указанию правительств союзников и США и остаются там разоруженными на все время перемирия.

VIII. Все порты Черного моря эвакуируются Германией; находящиеся в этих портах торговые суда союзников и США, захваченные Германией, передаются обратно объединившимся правительствам в назначенных ими портах. Захваченные нейтральные суда освобождаются. Весь захваченный в портах Черного моря военный материал вместе с теми германскими материалами и имуществом, о которых говорится в параграфе IX относительно Бельгии, должен быть передан правительствам союзников и США.

IX. Эвакуируя бельгийское побережье, Германия обязуется оставить в неприкосновенности все находящиеся там торговые суда, буксирные пароходы, лихтеры, краны и т. п. портовое имущество, а также все воздушные аппараты, материалы и запасы, ружья, снаряды и всякие другие предметы вооружения и снабжения.

X. Все торговые суда, принадлежащие объединившимся правительствам, должны быть возвращены объединившимся правительствам в портах по их указанию без взаимности.

XI. Запрещается уничтожение судов или материалов, указанных в предыдущих параграфах, до эвакуации, сдачи или возвращения.

XII. Все вышеуказанные меры должны быть выполнены Германией в наикратчайший срок. Перед подписанием перемирия для выполнения каждой статьи будет указано соответствующее время.

XIII. В отношении военнопленных германского флота будет поступлено на тех же основаниях, как и в отношении военнопленных германской армии. Пленные, принадлежащие к составу экипажей германских подводных лодок, ни в коем случае освобождены не будут.

Примечание. Все суда и имущество, принадлежащие противнику, которые по условиям перемирия должны быть сданы или переданы союзникам, остаются в неприкосновенности до окончательного их распределения на конференции представителей союзников и США, долженствующей состояться по заключении перемирия.

II.

Проект перемирия, утвержденный Верховным Военным Советом [1]).

XX. Немедленное прекращение всех враждебных действий на море и точное указание местонахождения и передвижений всех германских судов. Нейтральным государствам должно быть сообщено о предоставленной военному и торговому флотам союзных и объединившихся держав свободе плавать во всех территориальных водах без того, чтобы был поднят вопрос о нейтралитете.

XXI. Возвращение без взаимности всех находящихся во власти германцев военнопленных, принадлежащих к составу военного и торгового флотов союзных и объединившихся держав.

XXII. Сдача союзникам и США 160 германских подводных лодок (включая подводные крейсера и заградители) с полным вооружением и снаряжением в портах, указанных союзниками и США. Все остальные подводные лодки должны окончить кампанию, полностью разоружиться и поступить под наблюдение союзников и США.

XXIII. Германские надводные военные корабли, указанные союзниками и США, будут разоружены, а затем интернированы в нейтральных портах, а в случае, если таких подходящих портов не окажется то в союзных портах, указанных союзниками и Соединенными Штатами; они будут находиться в этих портах под наблюдением союзников и США, при чем на кораблях останутся лишь команды, необходимые для их окарауливания.

Интернированию подлежат:

6 линейных крейсеров,
10 линейных кораблей,
8 легких крейсеров, включая 2 заградителя,
50 наиболее современных эскадренных миноносцев.

Все остальные надводные военные корабли (включая речные) должны сосредоточиться в германских базах по указанию союзников и США, окончить кампанию, полностью разоружиться и поступить под наблюдение союзников и США. Все вспомогательные военные суда (траулеры, моторные катера и т. п.) разоружаются.

XXIV. Союзники и США получают право вытралить все мины и всякого рода заграждения, выставленные Германией вне района германских территориальных вод. Места минных и иных заграждений указываются Германией.

XXV. Свободный вход и выход из Балтийского моря военным и торговым судам союзников и США. Для обеспечения

---

[1]) Параграфы I—XIX касаются перемирия на суше. Разница между текстом перемирия, утвержденного Верховным Военным Советом, и текстом, подписанным воюющими сторонами, лишь в том, что вместо 160 подводных лодок немцы обязывались сдать «все существующие подводные лодки».

этого союзники и США занимают все германские форты, фортификационные сооружения, батареи и всякого рода оборонительные сооружения при всех входах из Каттегата в Балтийское море и вытраливают все мины и иные заграждения, выставленные в районе и вне района германских территориальных вод, не считаясь с вопросами нейтралитета. Места минных и иных заграждений указываются Германией.

XXVI. Существующие условия блокады, установленные союзными и объединившимися державами, остаются в силе, и все обнаруженные в море германские торговые суда попрежнему подлежат захвату.

XXVII. Все германские воздушные силы сосредоточиваются в германских базах по указанию союзников и США и разоружаются.

XXVIII. Эвакуируя бельгийское побережье, Германия оставляет в неприкосновенности все находящиеся там торговые суда, буксирные пароходы, лихтеры, краны и т. п. портовое имущество, а также имущество, обеспечивающее внутреннюю навигацию, и, кроме того, все воздушные аппараты, материалы и запасы, ружья, снаряды и всякого рода другое боевое снаряжение и предметы вооружения.

XXIX. Все порты Черного моря эвакуируются Германией; все русские военные корабли всех классов и типов, захваченные Германией в Черном море, передаются союзникам и США; все захваченные нейтральные торговые суда освобождаются. Весь захваченный в этих портах всякого рода военный материал должен быть возвращен, а германские материалы и имущество, упомянутые в параграфе XXVIII, оставлены в неприкосновенности.

XXX. Все торговые суда, принадлежащие союзным и объединившимся державам, использованные Германией, должны быть возвращены союзникам и США в портах по их указанию без взаимности.

XXXI. Запрещается уничтожение судов или материалов до эвакуации, сдачи или возвращения.

XXXII. Германское правительство должно обратиться ко всем нейтральным правительствам и в частности к правительствам Норвегии, Швеции, Дании и Голландии с нотой о том, что всякие ограничения, исходящие от германского правительства или от частных фирм в отношении торговых операций коммерческого флота этих стран с союзными и объединившимися государствами, немедленно отменяются.

XXXIII. Никакой перевод германских торговых судов под какой-либо нейтральный флаг не будет иметь места после подписания перемирия.

XXXIV. Срок перемирия устанавливается в 30 дней с правом продления.

Во время этого срока перемирие может быть, если какое-либо из его положений не будет выполняться, денонсировано одной из договаривающихся сторон, которая должна будет предупредить о том за 48 часов.

XXXV. Ответ о согласии или отказе Германии принять перемирие должен последовать в течение 72 часов.

III.

ТУРЦИЯ.

а) Проект перемирия, составленный Адмиралтейством и военным министерством 7 октября 1918 г.

1. Свободный проход всем судам союзников через Дарданеллы, Мраморное море и свободный доступ к Черному морю и запрещение этого противнику. Оккупация Великобританией Константинополя, дарданельских фортов и укреплений на обоих берегах Дарданельского пролива и фортов и укреплений на европейском и азиатском берегах Босфора.

2. Свободное пользование судами союзников всеми портами и якорными местами, занятыми Турцией, и запрещение этого противнику.

3. Сдача всех военных кораблей, находящихся ныне в турецких водах. Эти корабли должны быть интернированы в том турецком порту или портах, о которых последует указание.

4. Полный контроль союзников над торговым судоходством Турции, которое может фрахтоваться только союзниками.

5. Радиостанции и станции проволочного телеграфа поступают в распоряжение союзников.

6. Указание мест расположения мин, торпедных батарей и всяких других препятствий, выставленных в турецких водах, и содействие в удалении этих препятствий.

7. Сообщение всех сведений о минах, выставленных в Черном море.

8. Использование союзниками Константинополя в качестве морской базы и пользование всеми ремонтными средствами во всех турецких портах и арсеналах.

9. Льготы для союзников в отношении приобретения угля, жидкого топлива и других морских материалов из турецких источников.

10. Назначение британских офицеров для наблюдения за всеми железными дорогами, включая те части закавказских дорог, которые находятся сейчас под контролем Турции и которые должны быть предоставлены в свободное и полное распоряжение британских властей.

11. Оккупация Великобританией систем туннелей Тавра и Амануса.

12. Немедленный отход турецких войск из северо-западной Персии и Закавказья за довоенную границу.

13. Сдача всех гарнизонов в Геджасе, Ассире, Иемене, в Аденском районе и в Баку ближайшему британскому командованию или представителям арабов. Эти гарнизоны не подлежат задержанию в качестве военнопленных. При первой возможности они будут эвакуированы на родину.

14. Сдача всех турецких офицеров в Триполитании ближайшему итальянскому гарнизону. Эти офицеры не подлежат задержанию в качестве военнопленных. При первой возможности они будут отправлены на присоединение к главным силам турецкой армии.

15. Сдача всех германских и австрийских подданных ближайшему британскому или союзному командованию.

16. Содействие всем распоряжениям, могущим последовать в связи со сдачей военного имущества и демобилизацией турецкой армии.

17. Назначение британских офицеров для контроля снабжения, включая орудийные, оружейные и другие военные заводы, а также железнодорожные ремонтные мастерские.

18. Контроль Великобритании над угольными и лигнитовыми копями Зунгулдака, Гераклеи, районов Сонла и Саркиа, Кешана, Деркоса и Пергама; над медными рудниками в Arghana, никелевыми—в Akkaja Ag Gaya (Kastamouni), хромитовыми—в Daghardi (Kutahia) и селитренными—у Конии.

19. Все союзные военнопленные и все интернированные или задержанные гражданские лица союзных держав (которые пожелают) должны быть собраны без промедления в Константинополе для того, чтобы без всяких условий быть переданными союзникам.

б) **Проект перемирия, отправленный адм. Кольхторпу 22 октября 1918 г.**

1. Открытие Дарданелл и Босфора и свободный доступ к Черному морю. Оккупация союзниками фортов Дарданелл и Босфора.

2. Указание мест расположения мин, торпедных батарей и всяких препятствий, выставленных в турецких водах, и содействие в вытраливании и в удалении этих препятствий, если потребуется.

3. Сообщение всех сведений о минах, выставленных в Черном море.

4. Все союзные военнопленные, все военнопленные и интернированные армяне должны быть собраны в Константинополе для того, чтобы без всяких условий быть переданными союзникам.

5. Немедленная демобилизация турецкой армии кроме войск, необходимых для охраны границ и для поддержания внутрен-

него порядка (количество их будет определено союзниками впоследствии).

6. Сдача всех военных кораблей, находящихся ныне в турецких водах или в водах, занятых Турцией. Эти корабли должны быть интернированы в том турецком порту или портах, о которых последует указание.

7. Оккупация союзниками важнейших стратегических пунктов.

8. Свободное пользование судами союзников всеми портами и якорными местами, занятыми Турцией, и запрещение этого противнику.

9. Использование союзниками Константинополя в качестве морской базы и пользование всеми ремонтными средствами во всех турецких портах и арсеналах.

10. Оккупация союзниками системы туннелей Таврa.

11. Немедленный отход турецких войск с северо-запада Персии и Закавказья за довоенную границу.

12. Радиостанции и станции проволочного телеграфа поступают в распоряжение союзников.

13. Запрещение уничтожения или порчи каких-либо морских, военных или торговых материалов.

14. Льготы для союзников в отношении приобретения угля, жидкого топлива и других морских материалов из турецких источников.

15. Назначение союзниками офицеров для наблюдения за всеми железными дорогами, включая те части закавказских дорог, которые находятся сейчас под контролем Турции и которые должны быть предоставлены в свободное и полное распоряжение союзных властей.

Этот параграф включает оккупацию Баку и Батума.

16. Сдача всех гарнизонов в Геджасе, Ассире, Иемене, Сирии, Киликии и Месопотамии ближайшему союзному командованию или представителю арабов.

17. Сдача всех турецких офицеров в Триполитании и Киренаике ближайшему итальянскому гарнизону.

18. Сдача ближайшему союзному гарнизону всех портов, занятых в Триполитании и Киренаике, включая Мизурату.

19. Сдача ближайшему британскому или союзному командованию всех германских и австрийских подданных как военнослужащих, так и лиц гражданских.

20. Содействие всем распоряжениям, могущим последовать в связи со сдачей военного имущества и демобилизацией турецкой армии.

21. Назначение союзных офицеров для контроля снабжения турецкой армии.

22. Турецкие военнопленные остаются в распоряжении союзных держав.

23. В случае беспорядков в одном из шести армянских вилайетов союзники сохраняют за собою право занять любую часть их, и в соответствии с параграфами 7, 15 и 10 города Сис, Хаджин, Цейтун и Аинтаб будут оккупированы.

в) Текст перемирия, подписанный 30 октября 1918 г.

1. Открытие Дарданелл и Босфора и свободный доступ к Черному морю. Оккупация союзниками фортов Дарданелл и Босфора.

2. Указание мест расположения мин, торпедных батарей и всяких препятствий, выставленных в турецких водах, и содействие в вытраливании или удалении этих препятствий, если потребуется.

3. Сообщение всех сведений о минах, выставленных в Черном море.

4. Все союзные военнопленные, все военнопленные и интернированные армяне должны быть собраны в Константинополе для того, чтобы без всяких условий быть переданными союзникам.

5. Немедленная демобилизация турецкой армии кроме войск, необходимых для охраны границ и для поддержания внутренего порядка (количество и места расквартирования этих войск будут определены союзниками впоследствии после совещания с турецким правительством).

6. Сдача всех военных кораблей, находящихся ныне в турецких водах или в водах, занятых Турцией. Эти корабли должны быть интернированы в том турецком порту или портах, о которых последует указание. От интернирования освобождаются мелкие суда, необходимые для полицейской службы в турецких территориальных водах.

7. Союзникам предоставляется право оккупировать все стратегические пункты в случае, если обстановка станет угрожающей для безопасности союзников.

8. Свободное пользование судами союзников всеми портами и якорными местами, ныне занимаемыми Турцией, и запрещение пользования ими противнику.

Это же условие применяется к турецкому торговому судоходству в турецких водах для торговых надобностей и нужд демобилизации.

9. Пользование всеми ремонтными средствами во всех портах и арсеналах Турции.

10. Оккупация союзниками системы туннелей Тавра.

11. Немедленный отход турецких войск из северо-западной Персии за довоенную границу, о котором уже последовало приказание, будет продолжаться. Турецкие войска уже получили приказ эвакуировать часть Закавказья. Оставшиеся войска будут удалены, если союзники по изучении положения на местах того потребуют.

12. Радиотелеграфные станции и станции проволочного телеграфа будут поставлены под контроль союзников. Депеши турецкого правительства контролю подлежать не будут.

13. Запрещение уничтожения или порчи каких-либо морских, военных или торговых материалов.

14. Льготы для союзников в отношении приобретения угля и жидкого топлива и других морских материалов, которые окажется возможным приобрести после обеспечения потребности страны. Ни один из этих предметов не может быть вывезен.

15. Назначение союзниками офицеров для наблюдения за всеми железными дорогами, включая те части закавказских дорог, которые находятся сейчас под контролем Турции и которые должны быть предоставлены в свободное и полное распоряжение союзных властей с учетом потребности населения. Это постановление означает, что союзники имеют право занять Батум. Турция не сделает никаких возражений против оккупации союзниками Баку.

16. Сдача всех гарнизонов в Геджасе, Ассире, Иемене, Сирии и Месопотамии союзному командованию. Об уходе войск из Киликии, за исключением необходимых для поддержания порядка, будет решено согласно параграфа 5.

17. Сдача всех турецких офицеров в Триполитании и Киренаике ближайшему итальянскому гарнизону. Турция гарантирует прекращение всяких сношений и снабжения этих офицеров в случае их отказа выполнить приказ о сдаче.

18. Сдача ближайшему союзному гарнизону всех портов, занятых в Триполитании, Киренаике, включая Мизурату.

19. Эвакуация с турецкой территории в течение одного месяца всех германских и австрийских подданных как военнослужащих, так и лиц гражданских.

20. Содействие всем распоряжениям, могущим последовать в связи со сдачей военного имущества и демобилизацией турецкой армии, упомянутой в параграфе 5.

21. К турецкому министерству снабжения будет причислен представитель союзников для ограждения их интересов. Этот преставитель должен получать все необходимые ему сведения.

22. Турецкие военнопленные остаются в распоряжении союзных держав. Вопрос освобождения турецких гражданских пленных и пленных, перешедших призывной возраст, подвергнется обсуждению.

23. Турция обязуется прекратить все сношения с центральными державами.

24. В случае беспорядков в одном из шести армянских вилайетов, союзники сохраняют за собою право занять любую часть их.

25. Враждебные действия между союзниками и Турцией прекратятся в четверг 31 октября 1918 года в полдень по местному времени.

БИБЛИОТЕКА ИНСТИТУТА КРАСНОЙ ПРОФЕССУРЫ

Приложение Д.

Подводная война в Отечественных водах (включая Атлантический океан, Бискайский залив и Арктику).

С февраля 1917 г. по октябрь 1918 г.

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. подлодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Февраль									**Февраль**
U 21	560	*U* 27		Англ. 103	222191	38	59	4	8. *UC-39* Северн. море, утопл. мин. *Thrasher*
UB 8		*UB* 10		Иностр. 109	151240				8. *UC-46* Северн. море, утопл. мин. *Liberty*
UC 17		*UC* 13		Всего 212	373431				17. *U-83* У берегов Ирландии утопл. ловушкой *Q-5*
Всего 46									28. *UC-32* Северн. море, погибла на собственных минах
Март									**Март**
U 23	697	*U* 21		Англ. 137	249042	35	61	4	10. *UC-43* Северн. море, утопл. лодкой *G-13*
UB 11		*UB* 10		Иностр. 160	207633				12. *UC-18* Северн. море, утопл. мин. *Medea*
UC 23		*UC* 11		Всего 297	456675				12. *U-85* Канал, утопл. ловушкой *Q-19*
Всего 57									13. *UB-6* Побережье Голландии (интернирована)

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утоплен. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Апрель *U* 31 *UB* 16 *UC* 28 Всего 75	914	*U* 21 *UB* 11 *UC* 12		Англ. 165 Иностр. 170 Всего 335	394700 226945 621645	35	58	**2**	Апрель 5. *UC-68* Северн. море, утопл. лодкой *C-7* 19. *UC-30* В Северн. море, погибла на мине
Май *U* 35 *UB* 11 *UC* 27 Всего 73	855	*U* 27 *UB* 12 *UC* 12	28	Англ. 98 Иностр. 132 Всего 230	222188 184715 406903	33	61	5	Май 1. *U-81* Атлант. океан, утопл. лодкой *E-54* 9. *UC-26* Северн. море, утопл. мин. *Milne* 14. *U-59* Северн. море, погибла на мине 17. *UB-39* Канал, утопл мин. *Glen* 20. *UC-36* Северн. море, утопл. гидросамолетом № 8663

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Июнь									Июнь
U 30	937	*U* 25	60	Англ. 117	314915	37	57	4	7. *UC-29* У берегов Ирландии утопл. ловушкой *Parguest*
UB 8		*UB* 14		Иностр. 113	180165				12. *UC-66* Канал, утопл. траулером *Sea King*
UC 23		*UC* 17		Всего 230	495080				20. *U-99* У берегов Ирландии протаранена п/х *Valeria*
Всего 61									*UB-36* Канал, причина гибели не выяснена
Июль									Июль
U 37	714	*U* 29	266	Англ. 95	273407	35	58	6	12. *U-69* Северн. море, утопл. мин. *Patriot.*
UB 8		*UB* 14		Иностр. 106	148265				24. *UC-1* Северн. море, утопл. гидросамолетом № 8689
UC 20		*UC* 17		Всего 201	421672				26. *UC-61* У мыса Гри-нэ потерп. крушение
Всего 65									29. *UB-23* Интернирована в Корунье
									29. *UB-27* Северн. море, протаранена п/х *Halcyon*
									29. *UB-20* Утопл. гидросамолетами №№ 8676 и 8662

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. неприятельских лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Август									Август
U 32 *UB* 6 *UC* 16 Всего 54	706	*U* 25 *UB* 13 *UC* 16	666	Англ. 78 Иностр. 70 Всего 148	273602 142666 416268	37	64	4	4. *UC-44* У берегов Ирландии погибла на собственных минах 12. *U-44* Северн. море, протаранена мин. *Oracle* 18. *UB-32* Канал, утопл. гидросамолетом № 9860 21. *UC-41* Северн. море, утопл. траулером *Jacinth*

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя Продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. неприятельских лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Сентябрь									Сентябрь
U 43	804	*U* 30	1075	Англ. 71	158451	35	63	10	2. *U-28* Северн. Ледов. океан, погибла при взрыве п/х *Olive Branch*
UB 10		*UB* 14		Иностр. 70	122098				11. *U-49* Атлант. океан, протаранена п/х *British Transport*
UC 20		*UC* 18		Всего 141	280549				12. *U-45* У берегов Ирландии утопл. лодкой *D-7*
Всего 73									17. *U-88* Атлант. океан, утопл. вооружен. п/х *Stonecrop*
									18. *UC-42* У берегов Ирландии погибла на собственных минах
									22. *UC-72* Северн. море, утопл. гидросамолетом № 8695
									26. *UC-33* Ирландский канал, протаранена *П-61*
									27. *UC-21* Район Дувра, погибла на сетевом заграждении
									28. *UC-6* Северн. море, утопл. гидросамолетом № 8676
									29. *UC-55* Северн. море, утоплена миноносцами *Sylvia* и *Tirade*

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Октябрь *U* 34 *UB* 11 *UC* 14 Всего 59	823	*U* 28 *UB* 12 *UC* 14	1040	Англ. 62 Иностр. 56 Всего 118	180559 117171 297730	36	59	7	Октябрь 1—11. *U-50* Северн. море. Операции «охотничьих» флотилий, погибла на мине 1—11. *U-66* То же 1—11. *U-106* То же 3. *UC-14* Северн. море, погибла на мине 5. *UB-41* То же 19. *UC-62* Северн. море, утопл. лодкой *E-45* 23. *UC-16* Канал, утопл. мин. *Melampus*

1917 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утоплен. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. неприятельских лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Ноябрь									Ноябрь
U 25	557	*U* 29	948	Англ. 50	155954	34	61	8	1. *UC-63* Район Дувра, утопл. лодкой *E-52*
UB 20		*UB* 14		Иностр. 53	89834				3. *UC-65* Канал, утопл. лодкой *C-15*
UC 9		*UC* 16		Всего 103	245788				13. *UC-51* Северн. море, утопл. мин. *Firedrake*
Всего 54									17. *U-58* У берегов Ирландии, утопл. миноносцами США *Fanning* и *Nicholson*
									17. *UB-18* Канал, погибла на мине
									18. *UC-47* Северн. море, протаранена *П-57*
									24. *U-48* Район Дувра, утопл. мин. *Gipsy* с дрифтерами
									29. *UB-61* Северн. море, утопл. траулером (?)
Декабрь									Декабрь
U 38	798	*U* 24	1007	Англ. 61	155630	30	65	6	2. *UB-81* Канал, погибла на минах
UB 18		*UB* 17		Иностр. 46	76011				6. *UC-69* Канал, протаранена *U-96*
UC 6		*UC* 17		Всего 107	231641				10. *UB-75* Северн. море, погибла на сетевом заграждении
Всего 62									13. *U-75* Северн. море, погибла на минах
									19. *UB-56* Район Дувра, погибла на минах
									25. *U-87* Ирландский канал, протаранена *П-56*

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Январь									**Январь**
U 33	647	*U* 27	945	Англ. 52	119100	30	62	7	7. *U-93* Канал, протаранена п/х *Braenleil*
UB 17		*UB* 16		Иностр. 44	64666				19. *UB-22* Северн. море, погибла на минах
UC 8		*UC* 15		Всего 96	183766				26. *U-84* Ирландский канал, утопл. *П-62*
Всего 58									26. *UB-35* Район Дувра, утопл. мин. *Leven*
									26. *U-109* Район Дувра, утопл. дрифтером *Beryl.*
									28. *UB-63* Северн. море, утопл. траулером *Bailey*
									? *U-95* Повидимому, в Канале, причина гибели не выяснена
Февраль									**Февраль**
U 36	803	*U* 26	969	Англ. 67	185555	29	62	4	4. *UC-50* Канал, утопл. мин. *Zubian*
UB 20		*UB* 17		Иностр. 29	57597				8. *UB-38* Район Дувра, протаранена дрифтером *Gowan II*
UC 7		*UC* 16		Всего 96	243152				12. *U-89* У берегов Ирландии, протаранена крейсером *Roxburgh*
Всего 63									25. *UB-17* Канал, утопл. мин. *Onslow*

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Март									**Март**
U 35	763	*U* 28	1113	Англ. 72	135412	26	62	5	10. *UB-58* Район Дувра, погибла на минах
UB 20		*UB* 17		Иностр. 51	91585				11. *UB-54* Северн. море, утопл. мин. *Retriever*
UC 9		*UC* 16		Всего 123	226997				15. *U-110* У берегов Ирландии, утопл. мин. *Michael*
Всего 64									23. *UC-48* Интернирована в Ферроле
									26. *U-61* Ирландский канал, утоплена *П-51*
Апрель									**Апрель**
U 31	763	*U* 27	1150	Англ. 57	155291	25	63	6	11. *UB-33* Район Дувра, погибла на сетевом заграждении
UB 18		*UB* 20		Иностр. 23	34221				17. *UB-82* У берегов Ирландии, утопл. дрифтерами *Pilot Me* и *Young Fred*
UC 9		*UC* 17		Всего 80	189512				22. *UB-55* Район Дувра, погибла на минах
Всего 58									25. *U-104* Ирландский канал, утопл. кан. лодкой *Jessamine*
									30. *UB-85* Ирландский канал, утопл. дрифтером *Coreopsis*
									? *UC-79* Северн. море, погибла на минах

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утоплен. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Май *U* 30 *UB* 22 *UC* 9 Всего 61	864	*U* 31 *UB* 20 *UC* 16	1197	Англ. 56 Иностр. 36 Всего 92	119849 59626 179475	23	65	11	Май 2. *UB-31* Район Дувра, погибла на минах 2. *UC-78* Район Дувра, погибла на минах 9. *UB-78* Канал, протаранена транспортом *Queen Alexandra* 10. *UB-16* Северн. море, утопл. *E-34* 11. *U-154* Атлант. океан, утопл. *E-35* 12. *U-103* Канал, протаранена п/х *Olympic* 12. *UB-72* Канал, утопл. *D-4* 24. *UC-56* Интернирована в Сантандер 26. *UB-74* Канал, утопл. яхтой *Lorna* 31. *UC-75* Северн. море, протаранена мин. *Fairy* ? *UB-119* Северн. море, причина гибели не выяснена
Июнь *U* 28 *UB* 17 *UC* 11 Всего 56	626	*U* 30 *UB* 19 *UC* 17	1295	Англ. 44 Иностр. 34 Всего 78	122491 64011 186502	24	65	2	Июнь 20. *UC-64* Район Дувра, погибла на минах 26. *UC-11* Северн. море, погибла на минах

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утоплен. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. неприятельских лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Июль									Июль
U 31	961	*U* 29	1270	Англ. 41	133355	22	70	6	10. *UC-77* Район Дувра, утопл. дрифтерами *Kessingland* и *Golden Gain*
UB 30		*UB* 17		Иностр. 40	64734				10. *UB-65* У берегов Ирландии, погибла от внутреннего взрыва
UC 8		*UC* 15		Всего 81	198089				19. *UB-110* Северн. море, утопл. мин. *Garry*
Всего 69									20. *UB-124* У берегов Ирландии, утоплена миноносцами *Marne*, *Pigeon* и *Milbrook*
									27. *UB-107* Северн. море, утопл. траулером *Calvia*
									? *UB-108* Канал, причина гибели не выяснена

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. неприятельских лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Август									Август
U 30 *UB* 32 *UC* 7	926	*U* 28 *UB* 18 *UC* 16	1277	Англ. 46 Иностр. 81	117579 107399	18	78	6	8. *UC-49* Канал, утопл. мин. *Opossum* 13. *UB-30* Северн. м., утопл. траулерам *John Gillmann* и *Florio* 14. *UB-57* Район Дувра, погибла на минах 28. *UC-70* Северн. м., утопл. аэропланом *B. K. 9983* и мин. *Ouse* 29. *UB-109* Район Дувра, погибла на минах ? *UB-12* Северн. м., погибла на минах
Всего 69				Всего 127	224978				

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней, провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Сентябрь									Сентябрь
U 30	976	*U* 30	1258	Англ. 39	114697	13	77	9	9. *U-92* Северн. море, погибла на минах Великого Северн. заграждения.
UB 32		*UB* 19		Иностр. 25	40226				10. *UB-53* Северн. море, утопл. мин. *Ophelia*
UC 4		*UC* 15		Всего 64	154923				16. *UB-103* Район Дувра, утопл. воздушн. корабл. *SS. Z-1* и дрифтером *Young Crow*
Всего 66									19. *UB-104* Северн. море, погибла на минах Великого Северн. заграждения
									25. *U-156* То же
									29. *UB-115* Северн. море, утопл. миноносцами *Ouse* и *Star*
									? *UB-113* Район Дувра, погибла на минах
									? *UB-127* и *U-102* Северн. море, погибли на минах Великого Северн. заграждения

1918 г. Число подв. лодок, находившихся в море	Число дней провед. в крейсерстве	Средняя продолжит. крейсерства в сутках	Общее число океанск. конвоев	Число торговых судов, утопленных лодками	Количество утопленн. тоннажа	Базирование лодок: На порты Фландрии	Базирование лодок: На порты Германии	Число погибш. непр. лодок	ПРИМЕЧАНИЯ о судьбе подлодок
Октябрь									Октябрь
U 21	745	*U* 20	1215	Англ. 18	43028	База эвакуирована, 8 в море	77	8	1. *UB-40* Уничтожена немцами при эвакуации Фландрии
UB 22		*UB* 12		Иностр. 24	37871				2. *UB-10* То же
UC 5		*UC* 9		Всего 42	80899				2. *UB-59* То же
Всего 48									2. *UC-4* То же
									16. *UB-90* Северн. море, утопл. *L-12*
									19. *UB-123* Северн. море, погибла на минах Великого Сев. заграждд.
									28. *U-78* Северн. море, утопл. *G-2*
									28. *UB-116* Северн. море, погибла на минах Великого Сев заграждд.

Примечание. До опубликования германских данных таблица не может считаться точною.

Приложение Е.

РОСТ ФЛОТА ВЕЛИКОБРИТАНИИ.

Численный состав 4 августа 1914 г. и 11 ноября 1918 г.

КЛАСС	4 авг. 1914 г.		11 ноября 1918 г.		
	Число	Водоизмещен.	Число	Водоизмещен.	В гросс тоннах
Линейные корабли:					
Дредноуты	20	423350	33	775850	
Додредноутск. типа	40	589385	17	258900	
Итого	60	1012735	50	1034750	
Линейные крейсера	9	187800	9	206300	
Крейсера	46	510650	27	304950	
Легкие крейсера	62	260100	82	344330	
Канонерские лодки	39	27971	63	34522	
Корабли берегов. обороны	—	—	1	5700	
Мониторы	—	—	33	106130	
Эскадренные тральщики	—	—	106	132800	
Лидеры	1	2207	26	42634	
Эскадренные миноносцы	215	142546	407	363695	
Миноносцы	106	17906	94	15831	
Подводные лодки	76	30983	137	131658	
Авиатранспорты	1	5600	13	79077	5375
Патрульные суда	—	—	62	38932	
Заградители	7	24200	8	52800	4298
Транспорты-мастерские	2	20900	7	38458	1219
Транспорты-матки	22	86845	49	312728	
Вспомогательные крейсера	—	—	29	—	297968
Пароходы-досмотрщики	—	—	20	—	32617
Суда особого назначения	—	—	50	—	25000
Торпедные катера	—	—	66	545	
Разные	2	2780	15	1288	16361
Итого	588	1320488	1304	2212378	382838
Вспомогательные суда:					
Яхты	—	—	57	—	37000
Мелкие кан. лодки	—	—	30	20724	—
Колесные пароходы	—	—	18	4704	—
Траулеры	12	5667	1520	—	350000
Дрифтеры	—	—	1365	—	113000
Тральщики	—	—	156	68645	37600
Моторные катера	—	—	507	18252	—
Моторные дрифтеры и катера	—	—	74	—	5300
Итого	12	5667	3727	112325	542900
Всего	660	2338890	5081	3359453	925738

Приложение Ж.

Потери боевых и вспомогательных судов Великобритании и союзников.

КЛАСС		Великобритания	Франция	Италия	Россия	США	Япония	a) Португ. b) Греция c) Румыния	Всего за исключен. В.-британии
Линейные корабли		13	4	3	4	—	1	—	12
Линейные крейсера		3	—	—	—	—	—	—	—
Крейсера		13	5	2	1	3	1	—	12
Легкие крейсера		12[1])	—	1	1	—	3	—	5
Канонерск. лодки		5	2	1	1	1	—	—	5
Речные канон. лодки		2	—	—	—	-	—	1a)	1
Суда берегов. обороны		1	—	—	—	—	—	—	—
Мониторы		5	—	1	—	—	—	—	1
Малые канон. лодки		18	1	—	—	—	—	—	1
Лидеры		3	—	1	—	—	—	—	1
Эск. миноносцы		64	11	8	22	2	2	1b)	46
Миноносцы		11	8	6	—	—	1	1c)	16
Подв. лодки		54[2])	12	8	14	1	—	—	35
Авиатранспорты		3	—	—	—	—	—	—	—
Патрульные суда		2	—	—	—	—	—	—	—
Заградители		2	2	1	3	—	—	—	6
Вспом. крейсера		17	8	4	1	—	—	—	13
Парох.-досмотрщики		13	—	—	—	—	—	—	—
Торпедные катера		13	—	—	—	—	—	—	—
Итого	колич.	254	53	36	47	7	8	3	154
	водоизм.	651907	172264	92104	126528	41365	48453	478	481192
	гросс./*m*	208948	—	—	—	—	—	—	—
Кроме того: госпит. судов, тральщиков, вспом. патр. судов, угольщиков и т. п.		815	81	36	3	7	3	2a)	132
Общ. водоизм.		3990	17331	28728	11241	26360	500	250	84410
Гросс тоннаж		1125743	—	—	—	—	—	—	—

[1]) В том числе 6 легких крейсеров, затопленных в Зеебрюгге и Остенде.
[2]) В том числе 7 лодок, взорванных в Гельсингфорсе, и 1, взорванная у Зеебрюггского мола.

Приложение 3.

Потери неприятельских боевых и вспомогательных судов.

КЛАСС		Германия	Австро-Венгрия	Турция	ВСЕГО
Линейные корабли		1	3	1	5
Линейные крейсера		1	—	—	1
Крейсера		6	—	—	6
Легкие крейсера		17	2	2	21
Канонерские лодки		8	—	4	12
Вооруженные пароходы		—	—	1	1
Речные мониторы		—	3	—	3
Эскадренные миноносцы		68	4	3	75
Миноносцы		55	4	5	64
Подводные лодки		200	7	—	207
Заградители		1	—	2	3
Разные		5	—	10	15
Всего	число	362	23	28	413
	водоизм.	362371	58416	30640	451427
Вспомогательные крейсера, траулеры, тральщики и т. п.		151 [1]	?	1	152
Водоизмещение		13625	—	2662	16287
Гросс тоннаж		200000 [1]	—	—	200000

[1] Сведения мало точные. Считается, что приведенные цифры составляют лишь 75% истинного количества потерь.

Приложение И.

Численность личного состава великобританского флота 15 июля 1914 г., 15 августа 1914 г. и 15 ноября 1918 г.

	15 июля 1914 г.	15 августа 1914 г.	15 ноября 1918 г.
Флота и морской пехоты действительной службы	146047	147667	188537
Поступило только на время военных действий	—	—	74437
Отставных офицеров и пенсионеров	—	6970	12346
Резерва флота	—	27395	19180
Морского резерва	—	13510	23453
Морского резерва (траулерная секция)	—	3130	37145
Морского резерва волонтеров	—	2345	50218
Колониального резерва	—	—	2000
Всего	146047	201017	407316

Приложение К.

Число офицеров, и матросов солдат флота и морской пехоты, служивших во время войны, включая все виды резерва, но исключая личный состав флотов доминионов.

	Офицеров	Матросов и солдат	Всего
15 июля 1914 г.	9986	136061	146047
Мобилизовано из резерва	3560	59734	63294
Поступило по призыву и добровольно	41831	389065	430896
Всего	55377	584860	640237

Приложение Л.

Потери в личном составе флота и корпуса морской пехоты с 4 августа 1914 г. по 11 ноября 1918 г.

	Офицеров	Матросов и солдат	Всего
Убито и умерло от ран	2074	20737	22811
Умерло от других причин	400	11443	11843
Ранено в боях	549	3961	4510
Ранено при исполнении служебных обязанностей	256	392	648
Пропало без вести	—	—	—
Всего	3279	36533	39812

Число военнопленных и интернированных.

	Офицеров	Матросов и солдат	Всего
Военнопленных	211	824	1035
Интернировано	51	170	221
Всего	262	994	1256

Приложение М.

I. Потери в личном составе королевской морской дивизии с 4 августа 1914 г. по 11 ноября 1918 г.

	Офицеров	Матросов	Всего
Убито и умерло от ран	444	7480	7924
Умерло от других причин	19	647	666
Ранено	777	19388	20165
Пропало без вести	—	—	—
Всего	1240	27515	28755
Военнопленных или интернированных	96	4370	4466

II. Потери в личном составе торгового флота и рыбачьих флотилий.

В торговом флоте	14879
В рыбачьих флотилиях	434
Всего	15313

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

И. Лудри. Предисловие к русскому изданию 3

От лордов Адмиралтейства 12

Предисловие к английскому изданию 12

Главы:

I. Подводная война с апреля по август 1917 г. 19

1. Начало системы конвоев 19
1. Возражения против системы конвоев 28
1. Преимущества системы конвоев 31
2. Система конвоев и помощь Соединенных Штатов на море . 37
3. Угольная торговля с Францией 44
4. Голландский дозор 45
5. Американские подкрепления 48
6. Фландрская бухта, апрель-май 1917 г. 52
7. Подводная война, май 1917 г. 58
8. Первые конвои, май 1917 г. 60
9. Фландрская бухта, май - июнь 1917 г. 62
10. Конвои в июне 1917 г. 65
11. Подводная война, июнь 1917 г. 72
12. Операции во Фландрской бухте, июль 1917 г. 77
13. Первые сомнения Германии 79
14. Беспорядки в германском флоте в июле и августе 1917 г. . 88

II. Средиземное море с августа 1917 г. по апрель 1918 г. 91

III. Подводная война в Отечественных водах и развитие системы конвоев 118

1. Август и сентябрь 1917 г. 118
2. Подводная война. Катастрофа с кораблями-ловушками. Август 1917 г. 127
3. Организация и работа системы конвоев 131
4. Морская конференция союзников в сентябре 1917 г. . . . 139
5. Конвои в сентябре 152
6. Первые результаты системы конвоев 154

Главы:

Стр.

IV. **Операции в Отечественных водах и развитие системы конвоев в октябре и ноябре 1917 г.** 161
1. Операции в Северном море 163
2. Скандинавский конвой и система конвоев в октябре 1917 г. 167
3. Бой в Гельголандской бухте 16 - 17 ноября 1917 г. 185

V. **Отечественные воды. Конец 1917 г.** 205
1. Дуврское заграждение, ноябрь-декабрь 1917 г. 205
2. Вторичное нападение на скандинавский конвой 11-12 декабря 1917 г. 211
3. Подводная война в декабре 1917 г. 222

VI. **Отечественные воды. Начало 1918 г.** 233
1. Оборона Дуврского пролива. Январь и февраль 1918 г. . . . 236
2. Нападение на левый фланг армии союзников 20 - 21 марта 1918 г. 252
3. Последний выход германского линейного флота 22—25 апреля 1918 г. 259

VII. **Заблокирование Зеебрюгге 22 - 23 апреля 1918 г.** . . . 270
1. Закупорка Остенде 10 мая 1918 г. 295
2. Подводная война в мае 1918 г. 306

VIII. **Средиземное море с апреля по сентябрь 1918 г.** 314

IX. **Россия** 329

X. **После Зеебрюгге. Заградительные операции в Северном море и операции германских подводных лодок у берегов Америки** 361

XI. **Прекращение военных действий в Средиземном море** 376

XII. **Эвакуация Фландрии и перемирие** 385
Перемирие на море 400

Приложения:

А. **Система конвоев.**
Статистические таблицы эскадр и кораблей, использованных для охранной службы при конвоях 404

Б. **Система конвоев.**
Статистические таблицы, иллюстрирующие общее количество торговых судов, входивших в состав конвоев 418

В. **Подводная война в Средиземном море** 436

Г. **Перемирие на море** 439
Германия. Проекты перемирия 439
Турция. Проекты перемирия и текст перемирия 444

Приложения:

Стр.

Д. Подводная война в Отечественных водах 449

Е. Рост флота Великобритании 463

Ж. Потери боевых и вспомогательных судов Великобритании и союзников 464

З. Потери неприятельских боевых и вспомогательных судов 465

И. Численность личного состава великобританского флота 15 июля 1914 г., 15 августа 1914 г. и 15 ноября 1918 г. 466

К. Число офицеров, матросов и солдат морской пехоты, служивших на флоте во время войны 466

Л. Потери в личном составе флота и корпуса морской пехоты 467
Число военнопленных и интернированных 467

М. I. Потери в личном составе королевской морской дивизии 467
II. Потери в личном составе торгового флота и рыбачьих флотилий 467